

ÅRS- RAPPORT 2014





ÅRSRAPPORT 2014

Februar 2015



Indhold

Forord.....	8	→ Egenkapitalopgørelse	56
→ DSB kom i mål med "Ét sundt DSB"	8	→ Pengestrømsopgørelse	57
DSB - Strategi	13	→ Noter	58
→ Kultur & Strategi	13	→ Resultatopgørelse pr. kvartal	85
→ Formålet med DSB	13	→ Andre hovedtal	86
→ Løfter	13	→ Nøgletalsdefinitioner	91
→ Strategi	13	Samfundsansvar.....	93
→ Strategiske program for 2015 - 2017	13	→ Rammer & måling	93
→ Der skal mere til end en bundlinie	14	→ Miljø & klima	97
→ Produktivitet	14	Om DSB	101
→ Rettidighed	15	→ Bestyrelse	101
→ Kunder	15	→ Direktion	104
→ Materielsituation	19	→ Ledelse	105
→ Omdømme	20	→ Organisation	106
Beretning & årsregnskab	23	→ Finanskalender 2015	107
→ Beretning	24	→ Publikationer	107
→ Segmenter	26	→ Virksomhedsoplysninger	107
→ Forventninger til 2015	31		
→ Sikkerhed	32		
→ Risikostyring	33		
→ God selskabsledelse	34		
→ Begivenheder indtruffet efter 31. december 2014	37		
→ Øvrige forhold	37		
→ Meddelelser til Erhvervsstyrelsen	37		
→ Påtegninger	38		
→ Anvendt regnskabspraksis	43		
Regnskab	53		
→ Resultatopgørelse	53		
→ Balance - Aktiver	54		
→ Balance - Passiver	55		

Forord

DSB kom i mål med "Ét sundt DSB"

- Resultat før af- og nedskrivninger korrigeret for poster af engangskarakter vedrørende "Ét Sundt" DSB i den danske forretning udgjorde 3.015 mio. kr. mod målet på 2.650 mio. kr. fastsat i 2011
- Antallet af medarbejdere i den danske forretning blev 7.070. Målet i 2011 var en reduktion på 1.000 medarbejdere svarende til 7.314.

"DSB's organisation har med en stor indsats opfyldt de mål, der blev sat i 2011, samtidig med at vi har kørt flere tog og har opnået en forbedring i rettidigheden."
Peter Schütze, bestyrelsesformand

Resultatet for 2014 er tilfredsstillende

- Resultat før af- og nedskrivninger på 3.449 mio. kr. svarende til en forbedring på 667 mio. kr.
- Resultat før skat på 670 mio. kr. mod 386 mio. kr. i 2013
- Resultat efter skat på 482 mio. kr. mod 483 mio. kr. i 2013
- Korrigeret for poster af engangskarakter udgør resultat før skat 624 mio. kr. mod 466 mio. kr.
- Rettidighed stadig på et godt niveau med forbedringer i Fjern- & Regionaltog og S-tog
- Fortsat kundevækst - på niveau af 2 procent
- Rentebærende gæld er nedbragt fra 11.075 mio. kr. til 9.314 mio. kr.
- Omdømme fortsat på et lavt niveau men med en positiv udvikling.

Strategiske nøgletal				
	2014	2013	Ændring	
			Abs.	Pct.
Finansielle				
Indtægter i alt - DSB-koncernen (mio. kr.)	12.772	12.340	432	4
Resultat før af- og nedskrivninger - DSB-koncernen (mio. kr.)	3.449	2.782	667	24
Resultat før skat - DSB-koncernen (mio. kr.)	670	386	284	74
Produktivitet - (danske aktiviteter)				
Passager- og trafikkontraktindtægter pr. togkilometer (kr./km)	166	162	4	2
Omkostninger pr. togkilometer (kr./km) ¹⁾	132	135	-3	-2
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.924	11.549	375	3
Antal togrejser pr. medarbejder	38.593	36.719	1.874	5
Rettidighed				
Rettidighed - Fjern- & Regionaltog (pct.) (maksimalt 5,59 minutters forsinkelse)	94,1	92,9	1,2	1
Rettidighed - S-tog (pct.) (maksimalt 2,29 minutters forsinkelse)	97,3	96,7	0,6	1
Rettidighed - Øresund (pct.) (maksimalt 4,59 minutters forsinkelse)	90,2	90,5	-0,3	0
Kunder				
Kunder i Danmark i alt (mio. kunder)	190,2	186,3	3,9	2
Kundetilfredshed - (danske aktiviteter)	7,5	7,5	0,0	0
Omdømme				
Brugere af Fjern- & Regionaltog	51,1	49,1	2,0	4
Brugere af S-tog	56,1	55,3	0,8	1
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	46,0	39,2	6,8	17

¹⁾ Produktivitets-KPI for 2013 er revideret som følge af ændret segmentopgørelse.

Forhold, som har påvirket resultatet for 2014

Resultatet for 2014 er præget af en række forhold af engangskarakter:

- Afhændelse af blandt andet DSB's tidligere domicilejendom i Sølvgade og "butikssarkaden" i Lyngby påvirkede resultatet positivt med 282 mio. kr.
- Afgørelsen af en voldgiftsag om passagertællinger blev afgjort i januar 2015, og har påvirket passagerindtægterne positivt med 87 mio. kr.
- Nedskrivning af IC4 som følge af konklusionen i Prose-rapporten med 67 mio. kr.
- Fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger af udstyr og software mv. relateret til rejsekortet med i alt 256 mio. kr.

Kundetilfredsheden er stort set uændret fra 2013. Omdømmet er forbedret i løbet af 2014, men der er stadig et stykke vej.

Året 2015 tegner til at blive et udfordrende år

De mange planlagte sporarbejder i 2015, blandt andet spærringen af det ene spor på Vestfyn i 100 dage, vil betyde både færre billetindtægter og omkostninger til erstatningskørsel. DSB's nuværende forventning er, at de planlagte sporarbejder kan belaste 2015 resultatet med mere end 200 mio. kr. Også de efterfølgende år vil være påvirket af omfattende sporarbejder.

De positive engangsindtægter, ikke mindst fra ejendomssalg, i 2014 forventes ikke at gentage sig i samme omfang i 2015 eller de efterfølgende år.

Ny Trafikkontrakt

DSB's kontrakter med staten om henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik udført som offentlig servicetrafik i perioden 2005-2014 udløb 31. december 2014. Forud herfor indgik Transportministeriet og DSB 12. december 2014 forlængelsesaftaler, som i al væsentlighed forlænger vilkår og forpligtelser i de to kontrakter.

Forlængelsesaftalerne falder bort, så snart en ny langvarig kontrakt kan indgås, dog senest ved udgangen af køreplansåret 2015. En ny langvarig kontrakt ventes at dække både Fjern- & Regionaltogs- og S-togsydelser.

IC4- og IC2-togsæt

I forsommeren 2014 meddelte DSB, at man ville sætte IC4-togsættene til den afgørende eksamen med en uvildig undersøgelse. Denne undersøgelse blev gennemført af schweiziske Prose og SBB, der fremlagde rapportens resultater i december 2014. Rapporten blev præsenteret for Folketingets Transportudvalg med fremlæggelse af både en plan A og en plan B. Prose-rapporten anbefaler blandt andet, at DSB fortsætter med at udvikle togsættene i overensstemmelse med indsættelsesplanen for derigennem at opfylde målsætningerne for funktionalitet og pålidelighed. DSB følger anbefalingerne og tager et skridt ad gangen.

Ny strategi

Helt overordnet er formålet med DSB i dag fortsat at bidrage til bæredygtig vækst og mobilitet i Danmark. Det gør vi konkret ved at sikre pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

DSB har i løbet af 2014 arbejdet med at etablere de kommende års strategi med udgangspunkt i kunderne.

DSB anerkender, at for kunderne drejer det sig ikke primært om rejseoplevelser, men derimod om at kunne regne med rettidige og rene tog, rene stationer samt god trafikinformation på tværs af den kollektive trafik.

Store investeringer i fremtiden

I de kommende 10-15 år investeres der op mod 100 mia. kr. i jernbanen i nye spor, broer, kabler, signaler, tog etc. DSB har i den forbindelse taget hul på opgaven med at planlægge indkøbet af nye elektriske tog. Det er endnu ikke besluttet, hvem der skal indkøbe nye tog, hvor mange der skal købes, og af hvilken type. Samlet set drejer det sig potentielt om flere hundrede togsæt. Dette er en vanskelig opgave, som DSB gerne tager en aktiv rolle i fremover.

Ultrafine partikler

Der har i 2014 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne, og i de mere end 30 år gamle MR-tog samt på værkstederne. DSB har i sommeren 2014 udskiftet filtrene i dobbeltdækkervognenes luftindsugning, hvilket har reduceret antal ultrafine partikler med 40 procent inde i dobbeltdækkervognene. Derudover arbejdes der fortsat med at finde tekniske eller driftsmæssige løsninger til at nedbringe eksponeringen af ultrafine partikler for såvel passagerer som medarbejdere.

Sikkerhedsledelse

I 2014 er arbejdet med et nyt sikkerhedsledelsessystem fortsat. Arbejdet sker i tæt dialog med assessorer og Trafikstyrelsen. Erfaringer fra branchen tilsiger, at overgangen fra et erfaringsbaseret til et procesorienteret system er en kulturændring, som realistisk set kommer til at tage 2-3 år.

Fortsat fokus på rettidighed

Rettidigheden lå også i 2014 på et historisk højt niveau. Både Fjern- & Regionaltog samt S-tog forbedrede rettidigheden til henholdsvis 94,1 procent og 97,3 procent, mens Øresund oplevede en lille tilbagegang i rettidigheden til 90,2 procent.

Medarbejdertilfredshed

DSB's årlige Medarbejdertilfredshedsundersøgelse og Arbejdspladsvurdering (MTAPV) viser, at arbejdsglæden er faldet til 60 (skala 1-100) svarende til et fald på 2,7 point i forhold til 2013. DSB tager faldet alvorligt og fokuserer særligt på det daglige arbejde, hvor indsatsen vil have den største effekt på arbejdsglæden.

DSB har med opfyldelsen af målene i "Ét Sundt DSB" etableret et robust grundlag for en ny trafikkontrakt. En væsentlig årsag til at dette skridt er nået, skyldes medarbejdernes store indsats – der skal lyde en stor tak herfor.

Taastrup, den 26. februar 2015

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Stig Pastwa
Konstitueret administrerende
direktør og økonomidirektør



DSB - Strategi

Kultur & Strategi

Kultur- og strategiarbejdet tager udgangspunkt i "Den Store Sammenhæng", som DSB lancerede i sommeren 2012. I den krystalliseres grundfortællingen om DSB og de grundholdninger, vi ønsker, DSB skal være kendt for.

Formålet med DSB

Grundfortællingen beskriver, hvad DSB i bund og grund drejer sig om og skal præstere. Helt overordnet er formålet med DSB i dag, ganske som for mere end 100 år siden, at bidrage til bæredygtig vækst og mobilitet i Danmark.

Det gør DSB konkret ved at sikre pålidelig togetdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

Løfter

Grundholdningerne, som alle i DSB skal efterleve, er afgørende for, at DSB kan levere på tre løfter (og tolv tilhørende ord) til kunder, ejer og medarbejdere:

God tur - Sikkert / Rettidigt / Nemt / Bekvem

Sund økonomi - Konkurrencedygtigt / Transparent / Ansvarligt / Solidt

Attraktiv arbejdsplads - Respekt / Anerkendelse / Inspiration / Muligheder

Strategi

En god strategi skal tage udgangspunkt i kunderne.

DSB anerkender, at for kunderne drejer det sig ikke primært om rejseoplevelser, men derimod om at kunne regne med rettidige og rene tog, rene stationer samt god trafikinformation på tværs af den kollektive trafik.

Det er den kerneydelse til kunden, DSB fortsat vil have fokus på sammen med to andre kunderettede fokusområder:

- Transporttid skal være "+tid"
- Kollektiv transport skal være så "individuel" som muligt.

En af de helt store fordele ved at tage toget og den kollektive trafik er, at transporttiden kan bruges til noget. Det kræver imidlertid ikke mindst god kommunikationsadgang. DSB vil i de kommende år i samarbejde med Banedanmark og teleoperatørerne arbejde på at sikre god dækning langs hele jernbanen.

I de seneste par år har DSB arbejdet med genopretningsplanen "Ét Sundt DSB", som omfatter to konkrete mål i den danske forretning:

- Resultat før af- og nedskrivninger på 2,65 mia. kr. i 2014 – en forbedring på 1 mia. kr. i forhold til fremskrivningen fra 2011
- I niveau af 1.000 færre fuldtidsbeskæftigede ved udgangen af 2014.

Med "Ét Sundt DSB" på plads ved udgangen af 2014 kan vi fra et konkurrencedygtigt fundament tænke langsigtet i forhold til at vinde tillid til DSB.

Strategiske program for 2015 - 2017

DSB's strategiske program for 2015-2017 har fokus på at vinde tillid til DSB. Dette gøres med udgangspunkt i kunder og i medarbejdere.

Det strategiske program vil have fokus på 5 gennembrud:

- Løbende forbedringer på 2-3 procent årligt
- Et høfligt og hjælpsomt DSB
- Nemt at være kunde – enkelt af være medarbejder
- Pålidelige tog – nu og i fremtiden
- Ét DSB

Opfyldelsen af gennembruddene er et væsentligt fundament for DSB's strategi frem mod 2030.

Der skal mere til end en bundlinie

En af de gode udfordringer ved at drive DSB er, at DSB måles på meget andet end evnen til at levere overskud eller den økonomiske evne til at konkurrere. For at være en succes skal DSB fortsat levere på en række andre parametre:

- Produktivitet - levere mere for det samme eller mindre
- Rettidighed - tog til tiden
- Kunder - tilfredshed og vækst.

Kun når DSB gør det, sikrer DSB sig et bedre omdømme. Derfor indeholder årsrapporten udover finansielle tal også konkrete målepunkter på disse øvrige parametre.

Produktivitet

Ved udgangen af 2014 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.351, hvilket er et fald på 456 medarbejdere i forhold til ultimo 2013. Et fald på 92 medarbejdere i Sverige skyldes primært overdragelsen af aktiviteten i DSB Småland til Veolia pr. 1. marts 2014.

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede (ultimo)				
	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter ¹⁾	7.070	7.433	-363	-5
Svenske aktiviteter	94	186	-92	-49
Øvrige udland	187	188	-1	-1
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.351	7.807	-456	-6
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.564	7.977	-413	-5

¹⁾ Inklusive Øresund.

De danske aktiviteter er ved udgangen af 2014 reduceret med 363 medarbejdere sammenlignet med 2013. Udviklingen er en konsekvens af de gennemførte dele af "Ét Sundt DSB". Siden 2011 er antallet af medarbejdere i de danske aktiviteter reduceret med i alt 1.244.

På de danske strækninger har der i 2014 været en yderligere positiv udvikling i antal togkilometer pr. medarbejder på 3 procent og i antal togrejser pr. medarbejder på 5 procent. Omkostninger pr. togkilometer er faldet med 2 procent i forhold til 2013.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter ¹⁾

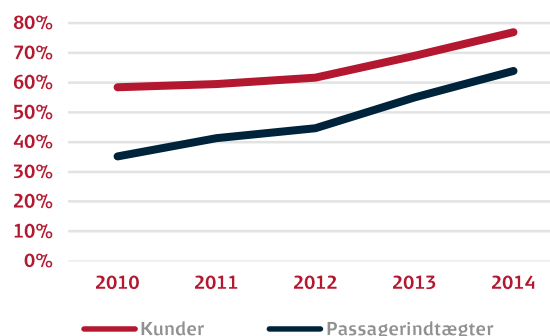
	2014	2013	Vækst	
			Abs.	Pct.
Antal togkilometer pr. medarbejder	11.924	11.549	375	3
Antal togrejser pr. medarbejder	38.593	36.719	1.874	5
Omkostninger pr. togkilometer (kr.)	132	135	-3	-2

¹⁾ Fjern- & Regionaltog, S-tog og Øresund

I 2014 fortsatte stigningen i andelen af selvbetjente kunder på flere områder. I 2014 blev der udstedt ca. 356.000 rejsekort, så der ved udgangen af 2014 var i alt mere end 1.000.000 rejsekort.

Figur 1: Selvbetjening

Andel i procent



DSB har samtidig gjort fornyelse af periodekort til et selvbetjeningsprodukt, der kan hentes i automaterne.

Rettidighed

Tabel 3: Rettidighed og pålidelighed

Procent	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Rettidighed ¹⁾				
Fjern- & Regionaltog	94,1	92,9	1,2	1
S-toget	97,3	96,7	0,6	1
Øresund	90,2	90,5	-0,3	0
Pålidelighed ²⁾				
Fjern- & Regionaltog	99,0	98,4	0,6	1
S-toget	98,2	97,5	0,7	1
Øresund	94,7	97,2	-2,5	-3

¹⁾ Rettidigheden er defineret som det relative antal tog, der er ankommet til perron inden for de krav, der fremgår af aftalen med Transportministeriet på maksimalt 5,59 minutters forsinkelse for Fjern- & Regionaltog, 2,29 minutters forsinkelse for S-toget og 4,59 for Øresund.

²⁾ Pålideligheden er defineret som hvor stor en del af de planlagte afgang, der er blevet afviklet.

Rettidigheden for Fjern- & Regionaltog blev i 2014 forbedret til 94,1 procent fra 92,9 procent. I S-toget blev rettidigheden forbedret yderligere fra sidste års historisk høje niveau (96,7 procent) til 97,3 procent i 2014. Øresund realiserede en rettidighed på 90,2 procent, hvilket var en tilbagegang på 0,3 procent-point i forhold til 2013.

Tabel 4: Ansvar for forsinkelser – fordeling

Procent	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog – forsinkelser				
DSB	5,9	7,1	-1,2	-17
Banedanmark	30,5	32,4	-1,9	-6
Eksterne forhold, herunder andre operatører	45,8	45,1	0,7	2
S-toget – forsinkelser	23,7	22,5	1,2	5
S-toget / DSB	2,7	3,3	-0,6	-18
Banedanmark	25,9	30,3	-4,4	-15
Eksterne forhold	51,9	48,5	3,4	7
Øresund – forsinkelser	22,2	21,2	1,0	5
DSB Øresund / DSB	9,8	9,5	0,3	3
Banedanmark	16,3	25,3	-9,0	-36
Eksterne forhold, herunder andre operatører	32,7	33,7	-1,0	-3
	51,0	41,0	10,0	24

Kunder

Rejser

I 2014 blev der foretaget 190,2 mio. rejser med DSB i Danmark, sammenlignet med 186,3 mio. rejser i 2013 - en vækst på 2 procent. En gennemsnitlig togtur med DSB var i 2014 på 33 km, hvilket er på niveau med 2013.

I 2014 steg det samlede antal rejser over Storebælt (tog, fly, bil og bus) med ca. 670.000 rejser sammenlignet med 2013. Stigningen skyldes bil- og bustrafikken, mens tog- og flytrafikken faldt. DSB's markedsandel over Storebælt var på 25,4 procent i 2014, hvilket er et fald på 1 procent-point i forhold til 2013.

I 2015 vil landsdelstrafikken endvidere blive udfordret af et omfattende sporarbejde på Vestfyn hen over sommeren.

Tabel 5: Antal rejser

1.000 rejser	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	51.795	51.196	599	1
Øst (Sjælland)	24.318	24.082	236	1
Vest (Jylland og Fyn)	17.618	17.125	493	3
Øst/Vest (over Storebælt)	8.877	9.001	-124	-1
Øvrige	982	988	-6	-1
Øresund (Kystbanen/ Kastrupbanen)	26.695	25.837	858	3
S-toget	111.683	109.242	2.441	2
Danmark i alt	190.173	186.275	3.898	2
Sverige i alt	5.055	5.994	-939	-16
Tyskland i alt	4.246	4.204	42	1
Antal kunder i alt	199.474	196.473	3.001	2

¹⁾ Som resultat af ændret opgørelsesmetode samt endelig rejseopgørelse vedrørende 2013 er antal togrejser i 2013, i forhold til tidligere offentliggjorte tal, forøget med 0,7 mio. rejser i Fjern- & Regionaltog og med 0,3 mio. rejser i Øresund.

Fjern- & Regionaltog havde 51,8 mio. rejser i 2014, hvilket er 1 procent flere end 2013. På Sjælland steg antallet af rejser med 1 procent, mens antallet af rejser for Jylland og Fyn steg

med 3 procent. Over Storebælt er antallet af rejser faldet med 1 procent sammenlignet med 2013.

Den grundlæggende positive rejseudvikling i Fjern- & Regionaltogtrafikken kan henføres til den generelle trafikudvikling, det forbedrede Ungdomskort og den forbedrede tilgængelighed for billetkøb gennem elektroniske medier, herunder mobilapplikationer. Udviklingen understøttes af den fortsat høje togrettidighed. Denne positive udvikling har dog samtidig været påvirket af færre rejser over Storebælt, som vurderes at kunne tilskrives et historisk højt antal nyregistrerede biler og faldende omkostninger ved at have bil.

S-tog havde 111,7 mio. rejser i 2014 svarende til en vækst på 2 procent. Ud over den generelle trafikudvikling kan den positive udvikling blandt andet henføres til en fortsat robust produktion med en generel høj togrettidighed og en række initiativer knyttet til den kombinerede brug af cykel og S-tog. Udviklingen er blevet understøttet af ombygning til flere vogne, hvor kunderne må medtage cykler. DSB har for 2014 opgjort, at 9,6 mio. rejser er foretaget sammen med en cykel i S-tog, hvilket er en stigning på 7 procent i forhold til 2013. Udviklingen har været negativt påvirket af sporarbejder og etablering af nye signaler, som har betydet et frafald på 1,8 mio. rejser. Alene sporarbejderne ved Nordhavnsvej har betydet et frafald på 0,8 mio. rejser.

I 2014 havde DSB Øresund 26,7 mio. rejser, hvilket var en stigning på 3 procent i forhold til 2013. Dette øger DSB's udfordring om at imødekomme kundernes ønske om siddepladser til alle. Det stigende antal passagerer øger endvidere ind- og udstigningstiden og presser dermed rettidigheden.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden måles i DSB kvartalsvis i KundeKompasset. DSB sætter fokus på kundernes oplevelse af den aktuelle rejse og den mere generelle opfattelse af at rejse med DSB. Spørgeskemaerne uddeles ud fra et princip, som afspejler den faktiske fordeling af rejser-

ne, hvilket vil sige, at der på strækninger med mange rejser uddeles flere skemaer end på strækninger med få rejser. DSB har på grundlag af undersøgelsen identificeret fem områder, som er væsentligst for en høj kundetilfredshed:

- Rettidighed
- Personlig komfort
- Rengøring og tryghed
- Produkter og service
- Trafikinformation.

DSB har for hvert af de enkelte områder etableret handlingsplaner, for derigennem at arbejde fokuseret med at løfte områderne hver især og kundernes tilfredshed samlet.

Et eksempel er rettidigheden, hvor S-tog har opnået en historisk høj rettidighed i 2014. Dette er opnået ved løbende at justere køreplanen i forhold til passagerernes brug af S-toget. Hvis S-toget eksempelvis bruger mere tid end beregnet på en station, justeres holdetiden på andre stationer for at indhente nogle sekunder, således at rejsetiden ikke forlænges. Banedanmark har desuden bidraget med en forbedret infrastruktur.

Tabel 6: Kundetilfredshed

Score (1-10)	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Tilfredshed med rejsen (Fjern- & Regionaltog)	7,9	7,8	0,1	1
Tilfredshed med Fjern- & Regionaltog generelt	7,3	7,1	0,2	3
Tilfredshed med rejsen (S-tog)	8,1	8,0	0,1	1
Tilfredshed med S-tog generelt	7,9	7,7	0,2	3
Kundetilfredshed (Gennemsnit)	7,8	7,7	0,1	1
Kundetilfredshed (Øresund)	6,7	6,7	0,0	0

En stigende tilfredshed med S-tog og Fjern- & Regionaltog resulterede i, at den samlede gennemsnitlige kundetilfredshed steg i 2014. For begge segmenter er det primært den generelle tilfredshed, der er steget. For S-tog er

det særligt disse underliggende parametre, der påvirker stigningen i tilfredsheden:

- Trafikinformation i forbindelse med forsinkelser
- Salgspersonalets vejledning om selvbetjente muligheder
- Trafikinformation på tv-skærme i S-tog.

Den stigende tilfredshed med at håndtere forsinkelser skyldes især stigende tilfredshed med forklaringen på forsinkelsen, og hvor hurtigt informationen kom. Den forbedrede rettidighed i 2014 spiller også ind. Endvidere har der været stort fokus på at opdatere tv-skærmene i S-togene og rejseplanen med realtidsinformation om ændringer i trafikken.

For Fjern- & Regionaltog er det særligt disse underliggende elementer, der påvirker stigningen i tilfredsheden:

- Indvendig rengøring i toget
- Det er nemt at købe billet/kort til denne rejse.

Både for S-tog og Fjern- & Regionaltog ses endvidere en stigende tilfredshed med togenes overholdelse af køreplanen, både med hensyn til den aktuelle rejse og generelt, hvilket er i tråd med den positive udvikling i rettidigheden for både S-tog og Fjern- & Regionaltog.

Kundetilfredsheden for DSB Øresund er på samme niveau som i 2013. Der arbejdes kontinuerligt med at forbedre regulariteten, ligesom muligheden for at få en siddeplads i toget samt togets rullende elektroniske display med informationer vurderes at have høj effekt på kundetilfredsheden.

Fortsat fokus på kundeoplevelsen i 2015

I 2015 vil DSB fortsætte arbejdet med at løfte kundetilfredsheden. Det gør vi blandt andet med et mere enkelt billetsortiment, en fortsat opmærksomhed på rettidighed og et øget fokus på mere individuel trafikinformation, så den enkelte kunde oplever større relevans. Herudover vil vi med tiltaget "Service på

DSBsk" sikre, at vi har en klar og ensartet tilgang til, hvordan vi møder vores kunder. Service på DSBsk indeholder fire indsatsområder:

- Kundeindsigt: Vi skal bruge fakta fra vores kundetilfredshedsmålinger til at forbedre produktet
- Pålideligt kerneprodukt: Fokus på rettidighed, trafikinformation og rengøring
- Klar til kunden: Godt fra start hver dag ved at sikre, at der er rent, pænt og trygt og ved at give klar besked
- Mødet med kunden: Vi skal være høflige og hjælpsomme

DSB fokuserer på en forenklet produktportefølje

DSB har siden 2011 arbejdet med at indskrænke DSB's produktportefølje med henblik på både at forenkle og effektivisere. Herudover vil det også på sigt blive nemmere for kunderne. I 2014 er antallet af produkter 104 og dermed nogenlunde uændret i forhold til 2013. Målet er at reducere til 73 produkter ved udgangen af 2016.

Udfasning af klippekortet

Salget af klippekort i hovedstadsområdet opførte 8. februar 2015. Kortene kan anvendes frem til og med 30. juni 2015 og refunderes frem til 8. februar 2018.

Rejsekortet

Den 27. september 2014 blev rejsekortsystemet opgraderet til en ny platform, der blandt andet indebærer bedre selvbetjening for kunderne, eksempelvis med NemID, et nyt salgssystem, der kan håndtere kunderne mere effektivt, og et nyt bagvedliggende administrationssystem.

Øget selvbetjening og digitalisering

DSB's kunder bliver stadigvæk mere selvbetjente, og der er i mindre grad behov for betjente salgssteder.

Udvikling i selvbetjeningen har samtidig været afgørende præget af den udskudte udfasning af klippekortene i hovedstadsområdet.

DSB har samtidig gjort fornyelse af periodekort til et selvbetjeningsprodukt, der kan hentes i automaterne, hvilket er blevet vel modtaget af kunderne.

Ungdomskort på DSB's App

Ungdomskortet er lanceret på DSB's App, så det nu er muligt at få ungdomskortet digitalt. Ungdomskortet skal fortsat bestilles og betales på www.mitungdomskort.dk, men med introduktionen af kortet på App'en imødekommes kundernes ønske om en brugervenlig selvbetjent salgskanal. Samtidig er DSB's produktion af de fysiske ungdomskort blevet forenklet.

Millionpæle på DSB's App og DSB Plus

I august 2014 rundede DSB's App en milepæl med 1 mio. downloads til android og iPhone, der gør det muligt at købe billetter med sin telefon. I december rundede DSB medlem nr. 1 mio. i loyalitetsprogrammet DSB Plus.

Relancering af dsb.dk

Den 13. maj relanceredes dsb.dk med et nyt design og ny navigation. Formålet har været at gøre billetsøgning og bestilling så enkel og intuitiv som mulig og skabe et bedre overblik over DSB's forskellige billetter og kort. dsb.dk er også blevet optimeret for bedre at kunne bruges på mobile platforme, og alle produkter og kundegruppesider er blevet forenklet. Feedbacken fra kunderne har været overvejende positiv. I 2015 fortsætter arbejdet med at optimere dsb.dk. Engelsk vil blive introduceret i købsflowet, og siderne om trafikinformation og kundeservice vil også blive relanceret.

Kunde-, service- og rejsecentre

DSB's kundecenter tager sig af at besvare opkald og skriftlige henvendelser fra kunder. Endvidere sælges billetter og udstedes blandt andet erhvervskort, ungdomskort og rejsekort. I 2014 håndterede DSB's rejsecentre (billetsalg) knap 2.000.000 kundehenvendelser, og servicecentrene ekspederede ca. 150.000 kunder. Kundecentret besvarede i 2014 ca. 1.200.000 opkald og ca. 500.000 skriftlige henvendelser. Som noget nyt har kundecen-

trer indarbejdet betjening af de sociale medier i vagtplanerne, hvilket kunderne har været positive overfor.

Lukning af rejsecentre

Som følge af den stigende grad af selvbetjening lukkede rejsecentrene (DSB billetsalg) i Vejle og Esbjerg den 31. august 2014. Rejsecentrene i Roskilde og Fredericia lukkede den 30. september 2014. I Fredericia er der i stedet åbnet et servicecenter den 8. oktober 2014, hvor kunderne kan få hjælp til selvhjælp.

Primo 2015 er der i alt fire rejsecentre i henholdsvis Aarhus, Odense, København H og CPH Lufthavn suppleret med seks servicecentre i henholdsvis Aalborg, Fredericia, Valby, Østerport, Nørreport og Lyngby.

Sprogpris

I september vandt DSB's kundecenter sprogprisen.dk's pris for årets bedste brev eller e-mail til borgere, kunder eller medlemmer. Bag sprogprisen.dk står blandt andre Dansk Kommunikationsforening og Dansk Sprognævn.

Gennem projektet Det Gode Svar har kundecentret i samarbejde med DSB's kundeambasador arbejdet målrettet på at gøre den skriftlige kommunikation med kunderne endnu mere imødekommende og nærværende. Samtidig har medarbejderne fået en række gode værktøjer, der letter hverdagen og gør svarene mere ensartede.

Snack-automater på stationerne

Den 2. juni ophørte salgsvognen på alle strækninger. Hidtil havde DSB fastholdt salgsvognen på DSB 1' på alle afgange i InterCity og InterCitylyn og generelt på lyntogsstrækningen København – Aarhus.

I forlængelse af ændringerne omkring salgsvognen etableres der i løbet af 2015 drikke- og snackautomater på en række af de større stationer på S-togsnettet og de større Fjern- & Regionaltogets stationer på Sjælland, Fyn og Jylland. I 2014 blev der etableret automater i

Hellerup, Vesterport, Østerport, Dybbølsbro, Skodsborg og Vedbæk.

Ombygning af flexvogne i S-tog

I juni var alle 104 af de lange S-tog ombygget, så kapaciteten nu er øget fra 14 til 28 cykelstativer i hvert togsæt. Ombygningen har ikke alene skabt bedre plads til flere cykler men også lettet ind- og udstigningen for både passagerer med cykel og de øvrige passagerer.

Materielsituation

I 2014 gennemførte DSB et omfattende analysearbejde med henblik på at skabe et transparent grundlag for en politisk beslutning om, hvilken materielplan den fremtidige trafikkontrakt skal baseres på, samt om DSB skal forestå indkøbet af nye elektriske tog. Beslutningsoplæggene forventes behandlet politisk i 2015.

Materielplan 2030 og Fremtidens Tog

Fra medio 2013 til april 2014 udarbejdede DSB Materielplan 2030 med det formål at finde den økonomisk optimale flådesammensætning i hvert af årene frem til og med 2030. Analyserne blev gennemført for en række scenarier og forudsætninger nøje afstemt med Transportministeriet, således at konsekvenserne af relevante beslutninger og alternative udfald blev belyst.

Grundscenariet var baseret på Togfonden DK, med anvendelse af el-tog på elektrificerede strækninger og højhastighedstog til timetrafikken. Resultatet var således en gennemgribende fornyelse af togflåden med henblik på at realisere de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificering og øvrig ny infrastruktur frem mod 2030.

I august 2014 offentliggjorde DSB beslutningsoplæg om "Fremtidens Tog" som grundlag for den forventede politiske beslutning om at igangsætte anskaffelse af nye el-tog. Rapporten redegjorde for resultaterne af Materi-

elplan 2030, samt indkøbsstrategi og tilgang til indsættelse i driften.

Arbejdet med beslutningsoplægget blev kvalitetssikret med ekstern assistance, som konkluderede, at der ikke var fundet vægtige grunde til at konkludere, at DSB ikke skulle forestå indkøbet, samt at næste fase kunne igangsættes, og at anskaffelsesprojektet kunne fortsætte. Den eksterne kvalitetssikring påpegede endvidere vigtigheden af en styrket forankring på det politiske niveau og behov for en grundig markedsanalyse for nye tog som en del af det videre forløb. Det fortsatte arbejde hermed afventer resultaterne af trafikkontraktforhandlingerne og en tildeling af opgaven som togindkøber.

Køb af dobbeltdækkervogne

I april 2014 indgik DSB aftale med Ascendos om køb af 67 dobbeltdækkervogne, som i forvejen var leaset og i drift i DSB. Købet træder i kraft i 2017, hvor leasingkontrakten udløber. Baggrunden for den politiske beslutning om købet var primært et ønske om at afdække risikoen for yderligere forsinkelse af idriftsættelsesplanen for IC4- og IC2-togsæt.

IC4- og IC2-togsæt - ekspertvurdering

I august bad DSB det schweiziske konsulentfirma Prose om at udarbejde en ekspertvurdering af IC4- og IC2-togsæt. Prose konkluderede i sin rapport i december 2014, at det er realistisk at have 74 IC4-togsæt i drift i 2019. Desuden konkluderede Prose, at det er muligt at opnå en pålidelighed på 20.000 km mellem hændelser og ud fra et teknisk synspunkt at opnå de endelige mål for funktionalitet.

Plan B

Sideløbende med IC4- og IC2-togsæt ekspertvurderingen udarbejdede DSB en "Plan B" med anvisning af mulige løsninger – herunder muligheden for anvendelse af andet materiel, såfremt det politisk besluttes, at IC4- og IC2-togsæt ikke eller kun i begrænset omfang skal anvendes. Givet resultatet af Proses vurderingerne forventes ingen af Plan B løsningsmulighederne anvendt.

Eksisterende materiel

Tabel 7: Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
IC3-togsæt	54,3	52,9	1,4	3
IC4-togsæt	6,5	4,5	2,0	44
IR4-togsæt	25,4	22,8	2,6	11
Øresunds-togsæt	36,6	32,0	4,6	14
MR-togsæt	21,2	20,3	0,9	4
Desiro-togsæt	26,6	15,3	11,3	74
Diesellokomotiver - ME	32,2	32,7	-0,5	-2
S-tog	19,9	20,5	-0,6	-3

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse på henholdsvis mere end 5,59 minutter for Fjern- & Regionaltog, 4,59 minutter for Øresund og 2,29 minutter for S-tog.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem nedbrud ¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
IC3-togsæt	489,1	663,9	-174,8	-26
IC4-togsæt	60,8	57,1	3,7	6
IR4-togsæt	172,0	140,8	31,2	22
Øresunds-togsæt	208,8	169,3	39,5	23
MR-togsæt	139,5	185,2	-45,7	-25
Desiro-togsæt	174,3	92,0	82,3	89
Diesellokomotiver - ME	121,6	116,9	4,7	4

¹⁾ Et tog/togsæt som på grund af en teknisk fejl aflyses, mens det er i drift, og ikke kan gennemføre sit planlagte løb.

Pålideligheden af DSB's materiel udviklede sig generelt tilfredsstillende i 2014. I løbet af året var der særlig opmærksomhed på udviklingen for IC3-togsæt og IC4- og IC2-togsæt, som kommenteres i det følgende.

IC3-togsæt

Efter rekordhøj pålidelighed i antal kørte kilometer mellem nedbrud i 2012 og 2013, fortsatte IC3-togsættene den gode udvikling fra årene 2009 - 2011, hvor nøgletallet er gået fra gennemsnitlig ca. 364.000 km mellem nedbrud til ca. 489.000 i 2014.

IC4- og IC2-togsæt

I 2014 blev IC4-togsæt i stigende grad indsat i passagertrafikken, og anvendtes i Øst-Vest fjerntogstrafikken og i regionaltogstrafikken i Jylland og på Sjælland.

Ved udgangen af året var 77 togsæt godkendt til drift med passagerer, og 36 blev anvendt som driftspulje, mens de resterende er under opgradering, test eller benyttes til driftssimulering. I 2014 blev IC4-togsættenes tekniske funktionalitet løbende optimeret. Flere udviklingsprojekter er blevet afsluttet i 2014. Pålideligheden er forbedret i forhold til 2013 og i december kørte toget 8.900 km mellem hændelser.

IC2-togsættene er ligesom IC4-togsættene under kontinuerlig teknisk opgradering. Alle 23 IC2-togsæt var ved udgangen af 2014 godkendt af trafikstyrelsen til passagerdrift, og seks blev anvendt som driftspulje. På sigt skal IC2-togsæt have overført alle tekniske funktionaliteter, som er udviklet til IC4-togsæt.

Banedanmarks Signalprogram

Signalprogrammet ejes og drives af Banedanmark. I sammenhæng med opgradering af infrastrukturen indbygges nyt kommunikations- og sikkerhedsudstyr i DSB's togsæt.

I 2013 påbegyndtes serieindbygningen i S-togene, og ved udgangen af 2013 var de nye GSM-R radioer indbygget i S-togsflådens 135 togsæt, og det nye sikkerhedssystem CBTC var installeret i 61 togsæt. Hele S-togsflåden forventes at have CBTC installeret medio 2016.

Nyt kommunikations- og sikkerhedsudstyr forventes indbygget i DSB's øvrige togflåde fra primo 2015 til primo 2019.

Omdømme

DSB's overordnede omdømme er fortsat på et lavt niveau, men har i 2014 haft en positiv udvikling på alle områder sammenlignet med sidste år.

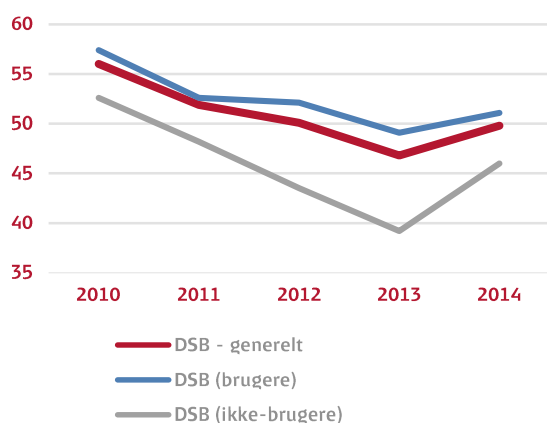
Omdømmet har ligget stabilt omkring indeks 50 i 2014 mod 47 i 2013. Det tyder derfor på, at forbedringerne af DSB's økonomi og togretigheden i 2014 er slået igennem på DSB's omdømme.

Produkter og services er den væsentligste drivkraft til at forbedre DSB's omdømme. Løbende prisstigninger og strømlining af billetter og services vil begrænse mulighederne for at udvikle disse områder, samtidig med at de kommende års ombygning og elektrificering af jernbanenettet vil sætte rettidighed og pålidelighed og dermed også omdømmet under pres.

Brugere af DSB har fortsat en bedre opfattelse af virksomheden end ikke-brugere. Omdømmet er i 2014 steget med 2 point for brugere af DSB og hele 7 point blandt ikke-brugere.

Figur 2: Omdømme

Indeks 0-100



*"Løbende forbedringer på 2-3 procent
årligt skal sikre DSB's fortsatte
effektivisering".*

- Stig Pastwa, konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

Beretning & årsregnskab

Hoved- og nøgletal						
DSB-koncernen	2010	2011	2012	2013	2014	Ændring
Passagerindtægter	4.329	4.469	4.771	4.972	5.186	4,3%
Trafikkontrakter	4.550	5.363	4.956	4.970	4.894	-1,5%
Danske aktiviteter	3.512	3.660	3.737	3.987	4.095	2,7%
Internationale aktiviteter, inkl. Øresund ¹⁾	1.038	1.703	1.219	983	799	-18,7%
Kioskvarer mv.	769	816	863	853	814	-4,6%
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	137	169	275	335	270	-19,4%
Udlejning af togmateriel	187	231	233	226	227	0,4%
Nettoomsætning	9.972	11.048	11.098	11.356	11.391	0,3%
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	638	534	508	515	589	14,4%
Andre driftsindtægter	849	503	514	469	792	68,9%
Indtægter i alt	11.459	12.085	12.120	12.340	12.772	3,5%
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.631	1.738	1.705	1.777	1.765	-0,7%
Andre eksterne omkostninger	3.642	3.684	3.449	3.779	3.818	1,0%
Personaleomkostninger	4.648	4.970	4.610	4.002	3.740	-6,5%
Heraf omkostninger til fratrædelser	140	15	325	81	26	-67,9%
Omkostninger i alt	9.921	10.392	9.764	9.558	9.323	-2,5%
Resultat før af- og nedskrivninger	1.538	1.693	2.356	2.782	3.449	24,0%
Af- og nedskrivninger	1.643	2.014	1.701	1.892	2.247	18,8%
Resultat af primær drift	-105	-321	655	890	1.202	35,1%
Finansielle poster netto	-450	-541	-540	-504	-532	-5,6%
Resultat før skat	-555	-862	115	386	670	73,6%
Årets resultat ²⁾	-577	-698	50	483	482	-0,2%
Balancesum	25.907	24.703	24.500	23.509	21.949	-6,6%
Egenkapital i alt	6.584	5.083	5.050	5.917	6.301	6,5%
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	2.341	1.785	1.443	2.339	2.328	-0,5%
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-2.244	-1.790	-1.268	-1.602	-613	-61,7%
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	50	-262	-173	-737	-1.714	132,6%
Investeringer i materielle anlægsaktiver	-2.442	-2.143	-1.341	-1.608	-753	53,2%
Rentebærende gæld, netto	11.611	11.850	11.652	11.075	9.314	-15,9%
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	15,4	15,3	21,2	24,5	30,3	23,7%
Overskudsgrad (EBIT margin)*	-1,1	-2,9	5,9	7,8	10,6	35,9%
Egenkapitalforrentning (ROE)*	-8,3	-12,0	1,0	8,8	7,9	-10,2%
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	-1,3	-1,6	2,6	5,0	5,4	8,0%
Gearing*	7,5	7,0	4,9	4,0	2,7	-32,5%
Soliditetsgrad*	25,4	20,6	20,6	25,2	28,7	13,9%
Rentedækning*	0,0	-0,5	1,5	2,0	3,1	55,0%
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	9.449	10.040	8.818	7.977	7.564	-5,2%
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	9.526	9.615	8.379	7.807	7.351	-5,8%
Antal personkilometer i Danmark (mio. km) ³⁾	5.798	6.049	6.252	6.271	6.299	0,4%
Antal togrejser i Danmark (1.000 rejser)	166.122	177.544	182.065	186.275	190.173	2,1%
Antal togrejser i udlandet (1.000 rejser)	30.059	43.962	25.213	10.197	9.301	-8,8%
Antal togkilometer i Danmark (1.000 km)	57.294	58.156	57.437	58.587	58.757	0,3%
Antal togkilometer i udlandet (1.000 km)	16.846	30.216	16.493	9.754	7.784	-20,2%

¹⁾ Til forskel fra de danske aktiviteter er de internationale aktiviteter (inklusive Øresund) baseret på bruttokontrakter. Dette indebærer, at trafikudbydere modtager passagerindtægterne og samtidig afregner en trafikkontraktbetaling for togdriften til togoperatøren. DSB Småland blev den 1. marts 2014 overdraget til Veolia.

²⁾ Skat af årets resultat er i 2013 påvirket af en indtægt på 138 mio. kr. (reduktion af skatteforpligtelsen) som følge af den trinvis nedsettelse af selskabsskatten fra 25 procent i 2013 til 22 procent i 2016.

³⁾ Antal personkilometer og togrejser er i 2011, 2012 og 2013 korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv.

* Opgjort i henhold definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Beretning

DSB havde i 2014 et resultat før skat på 670 mio. kr. Resultatet er en forbedring på 284 mio. kr. i forhold til resultat før skat i 2013 på 386 mio. kr. Herudover er den rentebærende gæld markant nedbragt i forhold til udgangen af 2013. Denne udvikling betyder, at gearingen og soliditetsgraden er forbedret i 2014.

De gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer i "Ét Sundt DSB" i årene 2012-2014 har været stærkt medvirkende til, at den negative udvikling i DSB's økonomi er vendt.

Finansiel

Resultat før skat er i 2014 påvirket af en række poster af engangskarakter.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter ¹⁾

Mio. kr.	
Resultat før skat	670
Avancer ved ejendomssalg, netto	-282
Passagerindtægter – regulering vedrørende tidligere år	-87
Nedskrivning – IC4	67
Fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger – rejsekort	256
Korrigeret resultat før skat	624

¹⁾ Et minus er udtryk for, at korrektionen har påvirket resultat før skat positivt.

Resultat før skat på 386 mio. kr. i 2013 indeholdt poster af engangskarakter med netto 80 mio. kr., således at Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter udgjorde 466 mio. kr. Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter er således steget med 158 mio. kr.

Den positive udvikling i Resultat før skat er et resultat af de gennemførte effektiviseringsindsatser, en stigning i passagerindtægterne samt et fald i energiomkostninger. Hertil kommer flere trafikkontraktindtægter i de danske aktiviteter som følge af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt samt lavere finansielle poster, blandt andet som følge af en mindre rentebærende gæld, netto.

Udviklingen er omvendt negativt påvirket af omkostninger vedrørende nye aktiviteter, samt øgede af- og nedskrivninger, blandt andet afledt af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt samt revurdering af de aktiverede omkostninger vedrørende rejsekort, primært relateret til det i DSB anvendte udstyr og software mv.

Den rentebærende gæld er reduceret med 1.761 mio. kr. og udgjorde 9.314 mio. kr. pr. 31. december 2014 (11.075 mio. kr.). Reduktionen skyldes primært de positive økonomiske resultater, der har gjort det muligt at indfri lån.

Nøgletallene er forbedrede. Gearingen udgjorde 2,7 (4,0), afkastet af investeret kapital efter skat udgjorde 5,4 (5,0), og soliditetsgraden udgjorde 28,7 ved udgangen 2014 (25,2). Stigningen skyldes primært den bedre indtjening.

DSB's balancesum udgjorde 21.949 mio. kr. pr. 31. december 2014 i forhold til 23.509 mio. kr. ultimo 2013, hvilket er et fald på 1.560 mio. kr. Årsagen til udviklingen er primært en reduktion i Materielle anlægsaktiver samt en reduktion af andre tilgodehavender under Finansielle anlægsaktiver, blandt andet på grund af udviklingen i valutakursafdækning og rentesikring vedrørende Langfristede lån. Passiverne er nedbragt ved indfrielse af gæld.

DSB har i 2014 investeret 1.026 mio. kr. (1.764 mio. kr.). Faldet på 738 mio. kr. skyldes i høj grad, at DSB i 2013 anskaffede 46 dobbeltdækkervogne samt færre investeringer i relation til IC4- og IC2-togsæt. Disse forhold modvirkes delvist af et øget antal "store eftersyn", der i 2014 udgjorde i niveauet 450 mio. kr.

Nettoomsætningen

Nettoomsætningen i DSB-koncernen var 11.391 mio. kr. i 2014 (11.356 mio. kr.).

Passagerindtægterne udgjorde 5.186 mio. kr. (4.972 mio. kr.), en stigning på 4 procent.

Udviklingen er påvirket af en regulering af passagerindtægterne vedrørende tidligere år (87 mio. kr.). Der har endvidere været flere rejser i S-tog og i den regionale trafik samt en højere gennemsnitspris. Denne udvikling modvirkes delvist af færre rejser i landsdelstrafikken.

Indtægter fra trafikkontrakter faldt 76 mio. kr. og udgjorde 4.894 mio. kr. i 2014 (4.970 mio. kr.). Den negative udvikling kommer delvist fra de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i de danske trafikkontrakter, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Indtægter fra trafikkontrakter er øget som følge af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt og kompensation til dækning af ekstraomkostninger til dobbeltdækkervogne og Signalprogrammet. Udviklingen er negativt påvirket af overdragelsen pr. 1. marts 2014 af trafikken drevet af DSB Småland.

Salg af kioskvare mv. er faldet med 5 procent i forhold til 2013 og udgjorde 814 mio. kr. (853 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af lukningen af 14 Kort & Godt butikker i 2013 og 5 Kort & Godt butikker i 2014 samt udfasningen af salgsvognen i Fjern- & Regionaltog.

Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. til eksterne kunder udgjorde 270 mio. kr. i 2014 (335 mio. kr.). Faldet skyldes primært mindre salg af vedligeholdelsesydelse til Öresundståg, der opererer den svenske del af Öresundstrafikken.

Udlejning af togmateriel udgjorde 227 mio. kr. (226 mio. kr.). Aktiviteten omfatter udlejning af Öresundstogsæt til Transportministeriet, der som trafikudbyder stiller dem til rådighed for DSB Öresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver steg med 74 mio. kr. og udgjorde 589 mio. kr. i 2014. Dette er i høj grad påvirket af et øget antal "store eftersyn".

Andre driftsindtægter udgjorde 792 mio. kr. i 2014 svarende til en stigning på 323 mio. kr. Udviklingen i andre driftsindtægter skyldes primært øgede avancer i forbindelse med salg af fast ejendom (330 mio. kr.).

Omkostninger

Omkostningerne udgjorde i alt 9.323 mio. kr. i 2014 (9.558 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer faldt med 12 mio. kr. og udgjorde 1.765 mio. kr. i 2014 (1.777 mio. kr.). Udviklingen var positivt påvirket af lavere energiomkostninger drevet af lavere energipriser og lavere omkostninger til kioskvare som følge af udfasningen af salgsvognen i Fjern- & Regionaltog og lukningen af Kort & Godt butikker. Dette modsvares delvist af stigende omkostninger til reservedele og materialer som følge af et øget antal "store eftersyn".

Andre eksterne omkostninger steg 39 mio. kr. til 3.818 mio. kr. (3.779 mio. kr.). Stigningen kan blandt andet henføres til korrektion af ikke-afløftningsberettiget moms samt flere it-omkostninger. Hertil kommer omkostninger vedrørende nye aktiviteter, herunder den nye materielstrategi, hvor blandt andet forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog" medfører omkostninger til konsulenter. Omvendt betød overdragelsen af trafikken drevet af DSB Småland frem til 1. marts 2014, at omkostningerne blev reduceret.

Personaleomkostninger faldt i 2014 med 262 mio. kr. til 3.740 mio. kr. (4.002 mio. kr.). Denne udvikling skyldes personalebesparelser afledt af de igangværende effektiviseringer og færre omkostninger til fratrædelsesordninger. Dertil kommer overdragelsen af trafikken drevet af DSB Småland frem til 1. marts 2014.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 355 mio. kr. og udgjorde 2.247 mio. kr. (1.892 mio. kr.). Stigningen skyldes dels flere ibrugtagne IC4- og IC2-togsæt samt øgede afskrivninger på store togefertersyn. Herudover er af- og nedskrivningerne påvirket af anskaffelsen af 46

dobbeltdækkervogne ultimo 2013, nedskrivninger af ejendomme samt fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger af aktiveret udstyr og software mv. vedrørende rejsekortet.

Finansielle poster

I 2014 udgjorde de finansielle poster netto en omkostning på 532 mio. kr. (504 mio. kr.). De finansielle poster er positivt påvirket af færre renteomkostninger som følge af en mindre gæld kombineret med en lavere rente. Omvendt er udviklingen negativt påvirket af DSB's andel af det regnskabsmæssige underskud i Rejsekort A/S.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at der ikke udbetales udbytte for 2014.

Claw Back

Opgørelsen af nettoreduktionen for 2014 i henhold til tillæg 5.1 til kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service (Claw Back) gav ikke anledning til regulering i indtægter fra trafikkontrakten.

Trafikkontrakt

DSB's kontrakter med staten om henholdsvis fjern- og regionaltrafik og S-togstrafik udført som offentlig servicetrafik i perioden 2005-2014 udløb 31. december 2014. Forud herfor indgik Transportministeriet og DSB 12. december 2014 forlængelsesaftaler, som i al væsentlighed forlænger vilkår og forpligtelser i de to kontrakter.

Forlængelsesaftalerne falder bort, så snart en ny langvarig kontrakt kan indgås, dog senest ved udgangen af køreplansåret 2015. En ny langvarig kontrakt ventes at dække både Fjern- & Regionaltogs- og S-togsydelser.

DSB forventer at indgå den nye langvarige kontrakt, så snart et flertal i Folketinget er enige om grundlaget herfor. DSB forventer, at kontrakten vil udgøre et passende grundlag for virksomhedens fremadrettede drift.

Aflønning i DSB

Vederlagspolitikken skal understøtte DSB's strategi og værdier og har til formål at sikre grundlaget for løn- og ansættelsesvilkår i DSB. Vederlagspolitikken tager udgangspunkt i det relevante marked for stillingen, under hensyntagen til de særlige forhold, som gælder for at drive selvstændig offentlig virksomhed. Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til, at DSB's løndannelse er præget af ordentlighed og åbenhed. DSB ønsker at give et vederlag, som understøtter DSB's forretningsmæssige mål, værdier og evne til at tiltrække kompetente medarbejdere på konkurrencedygtige vilkår. Vederlagspolitikken skal understøtte og sikre sund og effektiv risikostyring.

Det gennemsnitlige årlige vederlag til Ledelsen (direktørkredsen eksklusive Direktionen) udgjorde 2,2 mio. kr., inklusive fratrædelsesomkostninger mv. til fratrådte direktører.

Ingen medarbejder har i 2014 fået udbetalt mere end det gennemsnitlige årlige vederlag for Ledelsen. Ingen specialister uden ledelsesmæssige opgaver har oppebåret en aflønning over 1,8 mio. kr. årligt.

Af vederlagspolitikken fremgår det, at der fremadrettet kun med vederlagsudvalgets godkendelse i ganske særlige tilfælde kan aftales fratrædelsesgodtgørelser, der afviger fra Funktionærlovens bestemmelser. For de nu gældende kontrakter for Ledelsen og chefer, der refererer til Direktionen eller Ledelsen, hvori der indgår aftale om fratrædelsesgodtgørelse, svarer godtgørelsen til mellem 6 og 12 måneders løn, bortset fra den kommende administrerende direktørs kontrakt, som indeholder en bestemmelse om 24 måneders opsigelse fra DSB's side indtil 2 års ansættelse. Herefter 12 måneders opsigelse fra DSB's side.

Segmenter

Fjern- & Regionaltog

Fjern- & Regionaltog var i 2014 positivt påvirket af de økonomiske resultater af de gennemførte effektiviseringsindsatser og initiati-

ver, der er igangsat med "Ét Sundt DSB". I forlængelse heraf var der i 2014 færre omkostninger til fratrædelsesordninger sammenlignet med samme periode sidste år. Fjern- & Regionaltog transporterede 51,8 mio. passagerer i 2014, hvilket var 1 procent flere end i 2013.

Resultat af primær drift faldt med 28 mio. kr. til et overskud på 133 mio. kr. i 2014. Årets resultat af primær drift var påvirket af øgede af- og nedskrivninger samt omkostninger til fratrædelse på 29 mio. kr. (72 mio. kr.).

Passagerindtægterne steg med 71 mio. kr. til 3.677 mio. kr. (3.606 mio. kr.). Udviklingen er påvirket af den generelle takststigning, der har medført en højere gennemsnitspris, samt flere regionale rejser. Omvendt er udviklingen negativt påvirket af færre rejser over Storebælt. Endelig blev udviklingen påvirket af indregning af en regulering vedrørende tidligere års passagerindtægter.

Indtægter fra trafikkontrakt steg med 142 mio. kr., primært som følge af øgede betalinger i konsekvens af ibrugtagning af flere IC4- og IC2-togsæt og kompensation for ekstraomkostninger til dobbeltdækkervogne.

Salg af kioskvarer mv. er faldet med 24 mio. kr. i forhold til 2013 og udgjorde 6 mio. kr. (30 mio. kr.). Faldet skyldes den trinvisse udfasning af salgsvognen i Fjern- & Regionaltog. Ved udgangen af 1. halvår 2014 var salgsvognen endegyldigt ophørt på alle strækninger.

Omkostninger i alt faldt 86 mio. kr. hvilket primært skyldes lavere personaleomkostninger som konsekvens af de gennemførte effektiviseringsindsatser og initiativer. Heri indgår et fald på 43 mio. kr. i omkostninger til fratrædelser.

Som resultat af udviklingen i omkostningerne faldt omkostninger pr. togkilometer således med 1 procent.

Fjern- & Regionaltogs resultat før af- og nedskrivninger steg med 268 mio. kr. i 2014.

Af- og nedskrivninger steg med 296 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes øgede afskrivninger vedrørende ibrugtagne IC4- og IC2-togsæt. Herudover er af- og nedskrivningerne påvirket af anskaffelsen af 46 dobbeltdækkervogne ultimo 2013, samt fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger af aktiveret udstyr og software mv. vedrørende rejsekortet.

Det samlede antal togkilometer udgjorde 38,0 mio. i 2014, hvilket var på niveau med 2013.

Tabel 2: Fjern- & Regionaltog

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	6.739	6.550	189	3
Passagerindtægter	3.677	3.606	71	2
Indtægter fra trafikkontrakt	2.976	2.834	142	5
Kioskvarer mv.	6	30	-24	-80
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	80	80	0	0
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	802	809	-7	-1
Indtægter i alt	7.541	7.359	182	2
Omkostninger i alt	6.149	6.235	-86	-1
Heraf omkostninger til fratrædelser	29	72	-43	-60
Resultat før af- og nedskrivninger	1.392	1.124	268	24
Af- og nedskrivninger	1.259	963	296	31
Resultat af primær drift	133	161	-28	-17
Indtjeningsgrad	20,7	17,2	3,5	20
Antal togrejser (mio. rejser)	51,8	51,2	0,6	1
Passagerindtægter / togkilometer (kr.)	97	95	2	2
Trafikkontraktindtægter / togkilometer (kr.)	78	75	3	4
Omkostninger / togkilometer (kr.)	162	164	-2	-1
Antal togkilometer (mio. km)	38,0	38,0	0,0	0

S-tog

S-tog's økonomiske resultater var i 2014 påvirket af en fortsat positiv udvikling i antal kunder. Rettidigheden er fortsat på et højt niveau, og S-tog har i 2014 transporteret flere

passagerer end nogensinde før. Udviklingen er blandt andet et resultat af de effektiviseringsindsatser og initiativer, der er igangsat med "Ét Sundt DSB".

Passagerindtægterne steg med 143 mio. kr. til 1.509 mio. kr. (1.366 mio. kr.), hvoraf 73 mio. kr. er en regulering vedrørende tidligere år. Korrigeret for denne regulering steg passagerindtægterne 70 mio. kr. svarende til 5 procent. Udviklingen skyldes primært flere kunder.

Indtægter fra trafikkontrakt er påvirket af de forudsætninger om effektiviseringer, som er indarbejdet i trafikkontrakten, og som medfører en reduktion i indtægterne over kontraktperioden. Indtægter fra den med staten indgåede trafikkontrakt blev i 2014 således reduceret med i alt 36 mio. kr. til 1.118 mio. kr. i forhold til 2013 (1.154 mio. kr.).

Omkostninger i alt er faldet med 71 mio. kr. og udgjorde 1.351 mio. kr. (1.422 mio. kr.). Udviklingen er positivt påvirket af lavere energipriser samt af de gennemførte effektiviseringer.

Af- og nedskrivninger udgjorde 660 mio. kr. i 2014 (597 mio. kr.). Stigningen skyldes især fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger af aktiveret udstyr og software mv. vedrørende rejsekortet.

Omkostninger pr. togkilometer udvikler sig fortsat positivt fra 90 kr. til 84 kr. pr. kilometer. Passagerindtægter pr. togkilometer korrigeret for regulering vedrørende tidligere år (73 mio. kr.) er 3 procent højere end 2013.

Den samlede produktion udgjorde 16,1 mio. togkilometer og steg med 2 procent i forhold til 2013.

Tabel 3: S-tog

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	2.627	2.520	107	4
Passagerindtægter	1.509	1.366	143	10
Indtægter fra Trafikkontrakt	1.118	1.154	-36	-3
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	85	76	9	12
Indtægter i alt	2.712	2.596	116	4
Omkostninger i alt	1.351	1.422	-71	-5
Heraf omkostninger til fratrædelser	-	1	-1	-100
Resultat før af- og nedskrivninger	1.361	1.174	187	16
Af- og nedskrivninger	660	597	63	11
Resultat af primær drift	701	577	124	21
Indtjeningsgrad	51,8	46,6	5,2	11
Antal togrejser (mio. rejser)	111,7	109,2	2,5	2
Passagerindtægter / togkilometer (kr.)	94	86	8	9
Trafikkontraktindtægter / togkilometer (kr.)	70	73	-3	-4
Omkostninger / togkilometer (kr.)	84	90	-6	-7
Antal togkilometer (mio. km)	16,1	15,8	0,3	2

Øresund

DSB Øresund opererer den danske del af Øresundstrafikken på Kystbanen og Kastrupbanen. DSB Øresund A/S er ejet af DSB med 70 procent og FirstGroup plc. med 30 procent igennem DSB Øresund Holding ApS.

Øresundskontrakten er en bruttokontrakt, hvilket indebærer, at passagerindtægterne tilfalder Transportministeriet.

Indtægter fra trafikkontrakt faldt med 40 mio. kr. til 467 mio. kr. i 2014 (507 mio. kr.). Udviklingen skyldes primært, at 2013 var påvirket af endelig slutaftregning og bonus vedrørende tidligere perioder.

Togene i såvel den danske som i den svenske del af Øresundstrafikken kører i pulje. DSB Øresund varetager, med DSB Vedligehold som

underleverandør, vedligeholdelsen af alle togsæt i puljen. Reparation og vedligeholdelse af togmateriel faldt med 37 mio. kr. til 276 mio. kr. i 2014 (313 mio. kr.).

DSB Øresund har i 2014 foretaget en revurdering af forretningsplanen for den resterende del af kontraktperioden. DSB Øresund har på dette grundlag konstateret, at der er behov for yderligere hensættelse til tabsgivende kontrakt – primært som følge af forøgede omkostninger til store togefertsyn baseret på antal kørte kilometer – herunder renovering af døre. Denne yderligere hensættelse påvirkede DSB Øresunds omkostninger og resultat med 66 mio. kr. i 2014. I 2013 blev der ligeledes hensat til dækning af tab på DSB Øresunds trafikkontrakt (68 mio. kr.).

DSB Øresund havde i 2014 et fald i resultat af primær drift på 18 mio. kr. i forhold til 2013. Udviklingen skyldes hovedsageligt de lavere trafikkontraktindtægter.

Tabel 4: Øresund

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning	743	820	-77	-9
Indtægter fra trafikkontrakt	467	507	-40	-8
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	276	313	-37	-12
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	42	26	16	62
Indtægter i alt	785	846	-61	-7
Omkostninger i alt	853	896	-43	-5
Resultat før af- og nedskrivninger	-68	-50	-18	-36
Af- og nedskrivninger	-	-	-	-
Resultat af primær drift	-68	-50	-18	-36
Indtjeningsgrad	-9,2	-6,1	-3,1	-51

Vedligehold

Resultat af primær drift resulterede i et overskud på 89 mio. kr. i 2014 sammenlignet med et overskud på 46 mio. kr. i 2013.

Korrigeret for fratrædelsesomkostninger steg resultat af primær drift med 16 mio. kr. hovedsageligt påvirket af flere "store eftersyn".

DSB har overdraget klargøringsaktiviteterne til DSB Vedligehold. Overdragelsen har påvirket nettoomsætning og omkostninger væsentligt, og i konsekvens heraf er sammenligningstallene korrigeret.

Tabel 5: Vedligehold

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	2.000	1.926	74	4
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	26	42	-16	-39
Indtægter i alt	2.026	1.968	58	3
Omkostninger i alt	1.890	1.875	15	1
Heraf omkostninger til fratrædelser	-	27	-27	-100
Resultat før af- og nedskrivninger	136	93	43	46
Af- og nedskrivninger	47	47	0	0
Resultat af primær drift	89	46	43	93
Indtjeningsgrad	6,8	4,8	2,0	42

Kort & Godt

Resultat af primær drift steg med 12 mio. kr. til 59 mio. kr. i 2014.

Salg af kioskvarer mv. faldt 3 procent og udgjorde 950 mio. kr. (976 mio. kr.). Hertil faldt andre driftsindtægter mv. med 6 mio. kr.

Kioskområdet er et område som konstant udfordres, blandt andet som en konsekvens af øget konkurrence efter den nye lukkelov og overgang til flere elektroniske billetter samt rejsekort. Den fortsat stigende benyttelse af selvbetjeningskanaler og udfasning af eksempelvis klippekort i hovedstadsområdet vil kræve en markant tilpasning i de kommende år og skærper det økonomiske pres yderligere på kioskområdet.

Tabel 6: Kort & Godt				
Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Salg af kioskvarer mv.	950	976	-26	-3
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	8	14	-6	-43
Indtægter i alt	958	990	-32	-3
Omkostninger i alt	897	939	-42	-4
Heraf omkostninger til fratrædelser	-3	-19	16	84
Resultat før af- og nedskrivninger	61	51	10	20
Af- og nedskrivninger	2	4	-2	-50
Resultat af primær drift	59	47	12	26
Indtjeningsgrad	6,4	5,2	1,2	23

Sverige

Ved udgangen af 2014 bestod DSB Sverige alene af Upptåget uden for Stockholm. Krösatåget i Jönköpingområdet (DSB Småland) blev den 1. marts 2014 overdraget til Veolia.

Overdragelsen af trafikken drevet af DSB Småland indtil den 1. marts 2014 har påvirket udviklingen i indtægter fra trafikkontrakter, der er faldet med 145 mio. kr. i forhold til 2013. Omkostninger i alt er faldet med 135 mio. kr.

Resultat af primær drift er faldet 5 mio. kr. i forhold til 2013 og udgjorde 16 mio. kr. i 2014 (21 mio. kr.).

Tabel 7: Sverige

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	122	267	-145	-54
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	18	12	6	50
Indtægter i alt	140	279	-139	-50
Omkostninger i alt	123	258	-135	52
Resultat før af- og nedskrivninger	17	21	-4	-19
Af- og nedskrivninger	1	0	1	-
Resultat af primær drift	16	21	-5	-24
Indtjeningsgrad	13,9	7,9	6,0	76

Tyskland

DSB Tyskland havde i 2014 indtægter i alt på 275 mio. kr. og et underskud i resultat af primær drift på 6 mio. kr. (-21 mio. kr.).

DSB Tyskland indregner indtægter vedrørende videresalg af energi under Andre driftsindtægter. Omkostningerne vedrørende dette videresalg af energi indgår i omkostninger i alt.

Der er i 2014 indregnet en nedskrivning af erhvervede rettigheder (goodwill) på 6 mio. kr. på baggrund af en ændret forretningsplan. I 2013 blev der indregnet en nedskrivning på erhvervede rettigheder (goodwill) på 24 mio. kr. som følge af forventninger om højere driftsomkostninger i den resterende kontraktperiode.

Tabel 8: Tyskland

Mio. kr.	Vækst			
	2014	2013	Abs.	Pct.
Nettoomsætning: Indtægter fra trafikkontrakter	210	209	1	0
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	65	50	15	30
Indtægter i alt	275	259	16	6
Omkostninger i alt	270	249	21	8
Resultat før af- og nedskrivninger	5	10	-5	-50
Af- og nedskrivninger	11	31	-20	-65
Resultat af primær drift	-6	-21	15	71
Indtjeningsgrad	2,4	4,8	-2,4	-50

Forventninger til 2015

Med fuldførelsen af "Ét Sundt DSB" vil DSB i 2015 og fremover have fokus på løbende effektiviseringer på 2-3 procent årligt.

DSB forventer dog markante økonomiske udfordringer i 2015 på grund af væsentlige arbejder på infrastrukturen. Der er blandt andet planlagt omfattende sporarbejder på Vestfyn. Sådanne sporarbejder påvirker erfaringsmæssigt DSB's indtjening med tab af billetindtægter samt øgede omkostninger til erstatningskørsel. Samlet forventes dette at udgøre mere end 200 mio. kr. Hertil kommer, at Banedanmark har udskudt dele af igangsætningen af Signalprogrammet fra 2014 til 2. halvår 2015. Endelig forventes omkostninger i forbindelse med forberedelserne til indkøb af "Fremtidens Tog" samt til en række kundedrevte aktiviteter.

På baggrund af at DSB opererer på en midlertidig kontrakt, og at der forventes ganske betragtelige omkostninger og tabte indtægter på grund af omfattende sporarbejder, er det meget vanskeligt at forudsige resultatet for 2015. Forventningen er et beskedent resultat før skat og poster af engangskaraktér.

Sikkerhed

Sikkerhed er en grundforudsætning for DSB. Samlingen af afdelingerne Sikkerhed, Beredskab & Miljø i 2013 blev i 2014 udvidet med afdelingen Arbejdsmiljø. Derved er de nært beslægtede funktionsområder samlet i en afdeling med reference til den administrerende direktør.

Sikkerhedsniveauet blev i 2014 fastholdt på samme niveau som i 2013, og der er på udvalgte områder sket en forbedring af sikkerhedsparametre.

Ingen personer omkom på grund af brist i DSB's sikkerhedsaktiviteter. Alvorlige personskader er typisk sket som følge af påkørsler af personer, som har befundet sig uautoriseret i eller ved spor. Antallet af lettere tilskadekomne er øget i forhold til 2013.

Tabel 9: Hændelser ¹⁾				
Antal			Vækst	
	2014	2013	Abs.	Pct.
Væsentlig ulykke i togvejsspor (kollision, afsporing eller brand)	0	1	-1	-100
Væsentlig ulykke på rangerområde (kollision, afsporing eller brand)	0	0	-	-
Personskade				
- Omkomne	0	0	-	-
- Alvorligt tilskadekomne	1	0	-	-
- Lettere tilskadekomne	46	34	12	35
Signalforbikørsel				
- Sikret område (A-B-C)	129	165	-36	-22
- Ikke-sikret område (D-E)	150	207	-57	-28
Heraf signalforbikørsel med højt farepotentiale	24	22	2	9
Knækket hjul eller aksel	0	0	-	-

¹⁾ Tabellen omfatter ulykker og de væsentligste forløbere, som DSB, S-tog og Øresund har indflydelse på. Påkørsel af personer, som færdes uretmæssigt i spor, ulykker i overkørsler og selvmord, er ikke omfattet af denne oversigt.

DSB overvåger sikkerheden hele driftsdøgnet alle årets dage, og opstår der en sikkerhedsrelateret hændelse bliver den registreret og ana-

lyseret, ligesom der om nødvendigt bliver foretaget korrigerende handlinger for at forhindre eventuelle gentagelser.

Der blev i 2013 indført en ny procedure for håndteringen af signalforbikørsler. Dette skyldes, at signalforbikørsler kan medføre alvorlige ulykker. Antallet af signalforbikørsler er i 2014 samlet faldet med 25 procent i forhold til i 2013. Antallet af signalforbikørsler med højt farepotentiale var i 2014 på niveau med 2013.

Henset til udvikling og implementering af et nyt sikkerhedsledelsessystem er det besluttet, at der i 2014 alene er gennemført tilsyn for at sikre, at sikkerheden opretholdes. Der gennemføres således ikke tilsyn med ledelsessystemet. Tilsyn omfatter personale i forhold til drift og materiel, materiel i forhold til overholdelse af vedligeholdelse og ændringer her til samt sikkerhedsregler.

Overordnet er der ved tilsyn i 2014 ikke registreret afvigelser, der har givet anledning til direkte påvirkning af sikkerhedsniveauet. Resultatet af de gennemførte tilsyn viser, at sikkerhedsniveauet er tilfredsstillende som følge af mange erfarne medarbejdere, som sikrer, at krav overholdes.

Arbejdet med at etablere et nyt sikkerhedsledelsessystem dækkende alle driftsområder er fortsat gennem 2014.

Der arbejdes i DSB på at simplificere, effektivisere og ensrette processerne, og der er samtidig et ønske om generelt at få højnet kvaliteten i arbejdet og gennemsækeligheden i processerne. Det er et stort og ressourcekrævende arbejde, hvorfor det i 2014 blev besluttet indledningsvis at fokusere på sikkerhedsledelsessystemet, der skal sikre fornyelse af sikkerhedscertifikaterne, og afvente certificering af et kvalitetsledelsessystem i henhold til ISO 9001 i et efterfølgende arbejde.

Formålet med projektet er at sikre, at DSB's sikkerhedsledelsessystem opfylder de krav,

der stilles til et sådant system i dag. Det opgraderede sikkerhedsledelsessystem skal gælde for alle driftsområderne og være implementeret, så fornyelse af sikkerhedscertifikaterne kan ske på baggrund af det opgraderede system, inden for den tidsramme, der er aftalt med Trafikstyrelsen. Erfaringer fra branchen tilsiger, at overgangen fra et erfaringsbaseret til et procesorienteret system er en kulturændring, som realistisk set kommer til at tage 2-3 år.

Arbejdet med sikkerhedsledelsessystemet skal forankre ansvaret for og arbejdet med sikkerhed bredt i hele virksomheden. Arbejdet indrager hele organisationen, og er et fundament for at diskutere og sætte fokus på sikkerhedskulturen. I forbindelse med gennemførelsen af uddannelsesprogrammet "Ledelse på DSBsk" har sikkerhedsledelse således i 2. halvår af 2014 været et fast punkt i dette uddannelsesprogram.

I 2014 er fundamentet for det fælles hændelsesregistreringssystem etableret, og brugertests påbegyndt. I 2015 fortsætter implementeringen, ligesom der tages hul på anvendelsen af systemet til risikostyring.

Risikostyring

I bestræbelserne på at vinde tillid til DSB, spiller en solid risikostyring fortsat en afgørende rolle. Risici defineres som usikkerhed knyttet til fremtidige forventninger, som kan ramme bredt på sikkerhed, rettidighed, omdømme og økonomi, og som kan forhindre DSB i at holde, hvad vi lover.

I de sidste par år har DSB udviklet og optimeret rammerne for risikostyringen samt koordineret denne centralt. Den praktiske håndtering er forankret i forretningen gennem en klar fordeling af ejerskab og ansvar for håndtering af risici.

Risikostyring er integreret i alle vitale forretningsprocesser, herunder ved godkendelse og gennemførelse af investeringer, indkøb af fremtidens tog, materielstrategi og Signalpro-

grammet. For at sikre transparens i alle risici rapporteres der løbende til Revisionsudvalg og Bestyrelse.

Materiel og Infrastruktur

Såfremt DSB skal stå for indkøbet af fremtidens eltog eksponeres virksomheden mod risici naturligt relateret til store togindkøb. Disse omfatter blandt andet markedsudsving, risici knyttet til projekteksekvering samt leverandørens evne til at levere et kvalitetsprodukt til tiden. Disse risici håndteres i projektorganisationen og styrkes gennem samspillet med risikostyring på tværs af DSB.

Der er ligeledes risici knyttet til DSB's eksisterende togflåde. Det fremadrettede behov for komponenter, omfanget af nye fejltyper samt omkostninger til vedligeholdelse kan afvige fra det forudsatte. Disse risici søges blandt andet håndteret gennem en robust reserveplanlægning i DSB Vedligehold.

DSB er som togoperatør afhængig af en vel fungerende jernbaneinfrastruktur. 2014 viste på ny at både vejrlig og nedbrud på infrastruktur kan ramme rettidigheden og økonomien. Dette skyldes blandt andet, at DSB afholder omkostninger til eksempelvis erstatningsbusser. I 2015 vil dette være et øget risikotema, som forsøges håndteret gennem systematisk koordinering med infrastrukturudbyderen Banedanmark.

Kommercielle risici

DSB konkurrerer med andre transportformer om passagerernes gunst, men risikerer i større og større omfang at miste passagerer til eksempelvis små og billige biler. Dette skyldes blandt andet lave benzin- og dieselpriiser, samt at omfanget af sporarbejder i 2015 og fremover vil være markant.

Den generelle bevægelse mod øget produktdigitalisering, harmonisering af takstsystemer og rejsekortets fortsatte implementering skal gøre det nemmere at være kunde. Disse nye tendenser udgør, på den kortere bane, en risiko for tab af kundetilfredshed og øgede udgifter til vedligeholdelse af flere parallelle pro-

duktsystemer. Derudover udfordres den planlagte digitalisering af stadigt strengere krav til håndtering af persondata.

Gevinsterne ved øget digitalisering er til gengæld store, og digitaliseringen gør det nemmere at være kunde.

Den øgede konkurrence imødegås ved stringent at skabe og fastholde en konkurrencedygtig organisation, som er blandt de bedste på alle nøgleparametre. Disse forhold er væsentlige for at skabe den rette tillid.

Politiske risici

DSB er til stadighed offentligt eksponeret, og som leverandør af en offentlig serviceydelse underlagt de regulatoriske forhold, som Folketinget har vedtaget. DSB er endvidere underlagt krav og ønsker til den offentlige trafik i Danmark. Risikoen kan kun håndteres ved at forblive konkurrencedygtige gennem et rettidigt kerneprodukt og løbende forbedringer.

Operationelle risici

Togkørsel er fortsat en meget sikker transportform, men det er kun kunderne, som må tage sikkerheden for givet. DSB håndterer risikoen for ulykker gennem et operationelt fokus på jernbanesikkerhed samt implementeringen af et nyt sikkerhedsledelsessystem i 2015.

Finansielle risici

I forbindelse med den løbende drift og finansiering er virksomheden påvirket af udviklingen og prissætningen i de finansielle markeder. De finansielle risici samt den regnskabsmæssige behandling er detaljeret beskrevet i årsregnskabet.

Generelt har de finansielle markeder været meget uforudsigelige, og DSB foretager løbende tilpasning til de ændrede markedsvilkår.

God selskabsledelse

Anbefalinger for god selskabsledelse

Som selvstændig offentlig virksomhed følger DSB statens anbefalinger for god selskabsle-

delse, som fremgår af publikationen "Staten som aktionær". Publikationen indeholder retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Publikationen "Staten som aktionær" findes på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk.

Herudover forholder DSB sig til anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse. DSB bestræber sig på at efterleve anbefalingerne i det omfang, de er relevante for DSB og på en sådan måde, at DSB samtidig opfylder statens anbefalinger og DSB-loven. Anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse findes på hjemmesiden www.corporategovernance.dk.

Åbenhed og transparens

Kommunikation

DSB tilstræber, at dialogen mellem virksomheden og interessenterne (ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere) er så åben og bred som muligt, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt. DSB har en interessenthåndteringspolitik, der er udarbejdet i forståelse med ejeren.

Kundeambassadøren

DSB's kundeambassadør behandler kundeklager og tager sager op af egen drift. Kundeambassadøren skal være med til at sikre, at DSB's kunder får den service, de som kunder er berettiget til. Kundeambassadøren behandler henvendelser fra kunder, som tidligere har fået deres sag behandlet i DSB, men som ikke mener, at de har fået et tilfredsstillende svar på deres henvendelse. Kundeambassadøren afleverer halvårligt en statusrapport til DSB's direktion.

Offentliggørelse af væsentlige forhold

DSB er forpligtet til hurtigst muligt at give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om alle væsentlige forhold, der vedrører virksomheden, og som kan antages at få betydning for DSB's fremtid, ejer, kreditorer eller medarbejdere.

Samtlige meddelelser indsendes elektronisk via www.offentlige-selskaber.dk.

Års- og delårsrapporter

Som selvstændig offentlig virksomhed aflægger DSB regnskab i henhold til årsregnskabslovens §102. DSB's årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Rigsrevisor reviderer endvidere DSB's regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber mm.

DSB's bestyrelse skal afgive kvartals- og halvårsrapporter i overensstemmelse med kravene i årsregnskabslovens kapitel 16. Kvartals- og halvårsrapporter sendes til transportministeren og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transportministeren, hvor blandt andet virksomhedens økonomiske situation drøftes, jf. vedtægternes §7.2.

Transportministeriet fastsætter et regnskabsreglement for DSB i henhold til Lov om jernbane §7, stk. 1. Seneste udgave trådte i kraft den 5. december 2012.

Redegørelse for samfundsansvar

I henhold til årsregnskabslovens §99a skal DSB som selvstændig offentlig virksomhed redegøre offentligt for, hvordan virksomheden forholder sig til samfundsansvar. Redegørelsen skal blandt andet indeholde oplysning om DSB's politikker for samfundsansvar, samt hvordan DSB omsætter sine politikker for samfundsansvar til handling. Rapporten er for 2014 indarbejdet i selve årsrapporten og dækker koncernen. Desuden udarbejder DSB årligt en separat miljørapport, som offentliggøres på www.dsb.dk.

Etik

DSB's ledelse har med involvering af de faglige organisationer og en række fagområder udviklet en etisk politik, der gælder for alle DSB's medarbejdere. Reglerne beskriver, hvordan DSB samarbejder med eksterne partnere, hvordan DSB håndterer forsøg på bestikkelse, hvordan DSB ser på gaver og arrangementer, reglerne for støtte til velgørenhed samt DSB's forventninger til alle medarbejderes integritet og saglighed.

I 2013 etablerede DSB en whistleblowerordning, der administreres af chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget. DSB's medarbejdere kan anvende ordningen til anonymt at rapportere mistanke om ureglementeret adfærd som for eksempel overtrædelse af DSB's forretningsetiske regelsæt eller økonomisk svind. I 2014 blev der indberettet 4 sager via ordningen. Ingen af disse sager vurderes at have væsentlige konsekvenser for DSB.

Mangfoldighed

DSB's bestyrelse har i 2014 drøftet måltal for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB omfattet af ligestillingslovens §11, stk. 2, hvoraf det fremgår, at virksomhedens bestyrelse bør have en afbalanceret kønssammensætning, det vil sige minimum 1/3 af det underrepræsenterede køn. Dette svarer til den aktuelle bestyrelsessammensætning (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet). DSB's aktiviteter for at sikre mangfoldighed i øvrige ledelsesniveauer fremgår af afsnittet Mangfoldighed i Samfundsansvar.

Offentlighed

DSB's virksomhedsmøde, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for pressen.

På DSB's virksomhedsmøde deltager transportministeren, bestyrelsen, direktionen og DSB's revisorer. Virksomhedsmødet ledes af en dirigent, som udpeges af transportministeren.

Det ordinære virksomhedsmøde afholdes hvert år inden udgangen af april måned. Endvidere offentliggør DSB virksomhedens vedtægter og årsrapport på www.dsb.dk.

Ifølge DSB-loven gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. Lov om jernbane §8.

DSB regulering

DSB er reguleret efter Lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med senere ændringer om DSB (DSB-loven). DSB's vedtægter fra november 2013 er udstedt i medfør af DSB-lovens §5, stk. 1.

Ledelsesudvalg

DSB etablerede i 2012 et Revisions- og et Vederlagsudvalg. I 2013 etablerede DSB et Materieludvalg, og i 2014 etablerede DSB et Nomineringsudvalg.

Revisionsudvalget består af følgende medlemmer:

Carsten Gerner, formand
Lars Andersen
Andreas Hasle

Vederlagsudvalget består af følgende medlemmer:

Annette Sadolin, formand
Lilian Merete Mogensen
Peter Schütze

Materieludvalget består af følgende medlemmer:

Helge Israelsen, formand
Peter Schütze
Preben Steenholdt Pedersen

Nomineringsudvalget består af følgende medlemmer:

Peter Schütze, formand
Annette Sadolin
Hans Christian Kirketerp-Møller

DSB's ledelse

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

DSB's bestyrelse består dels af medlemmer valgt af transportministeren på det ordinære virksomhedsmøde, dels af medlemmer valgt af medarbejderne i DSB.

De medlemmer, som ministeren vælger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn og således, at bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale forhold.

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentation og suppleanter for disse, herunder reglerne for koncernrepræsentation og valgbarhed.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en selvevaluering af bestyrelsens arbejde, af de individuelle medlemmer og af de samlede kompetencer i bestyrelsen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at identificere mulige forbedringsmuligheder for bestyrelsens arbejde og dermed dens værdiskabelse. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 2 år. Genvalg kan finde sted for en periode på 1 år eller mere. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte de af ministeren valgte medlemmer.

Bestyrelsens sammensætning 2014

I 2014 bestod DSB's bestyrelse af ni medlemmer, hvoraf seks er valgt af transportministeren og tre af medarbejderne. Oversigt over DSB's bestyrelse fremgår af Om DSB.

De virksomhedsmødevalgte bestyrelsesmedlemmer anses for at være uafhængige, dog har Lars Andersen været medlem af bestyrelsen siden 1999.

Ledelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og fastsætter dennes ansættelsesvilkår. Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i DSB's vedtægter. Direktionen består af et eller flere medlemmer, der anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Direktionen varetager DSB's daglige ledelse.

Begivenheder indtruffet efter 31. december 2014

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2014, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2014.

Øvrige forhold

Bestyrelsen har udnævnt Stig Pastwa til konstitueret administrerende direktør frem til Flemming Jensens tiltræden som administrerende direktør 1. maj 2015. Samtidig har bestyrelsen udnævnt Thomas Thellersen Børner til økonomidirektør pr. 1. marts 2015. Thomas Thellersen Børner afløser Stig Pastwa, som efter eget ønske forlader DSB.

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

20. februar 2014

Regnskabsmeddelelse om forventet resultat før skat i 2013

3. marts 2014

Indsendelse af meddelelse om Årsrapport 2013

3. marts 2014

Indsendelse af indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde den 18. marts 2014

8. april 2014

Indsendelse af referat af ordinært virksomhedsmøde

6. maj 2014

Indsendelse af indkaldelse til ekstraordinært virksomhedsmøde den 13. maj 2014

13. maj 2014

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1. kvartal 2014

23. maj 2014

Indsendelse af referat af ekstraordinært virksomhedsmøde

20. august 2014

Indsendelse af meddelelse om halvårsrapport 2014

27. oktober 2014

Indsendelse af meddelelse om ændring i direktion

5. november 2014

Indsendelse af meddelelse om ændring i direktion

5. november 2014

Indsendelse af meddelelse om delårsrapport 1.-3. kvartal 2014

Påtegninger

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2014 for DSB. Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2014.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og koncernens og modervirksomhedens finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og modervirksomheden står over for.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, den 26. februar 2015

Direktionen

Stig Pastwa
Konstitueret administrerende
direktør og økonomidirektør

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Carsten Gerner

Helge Israelsen

Lilian Merete Mogensen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen

Til bestyrelsen

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2014, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendige for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2014 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

Taastrup, den 26. februar 2015

Intern revision

Michael Ravbjerg Lundgaard
Revisionschef

De uafhængige revisorers erklæring

Til transportministeren

Påtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2014, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for de interne kontroller, som ledelsen anser for nødvendige for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af koncernregnskabet og årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakterne, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning samt god offentlig revisionsskik, jf. rigsrevisorloven. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor de interne kontroller, der er relevante for den selvstændige offentlige virksomhed DSB's udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakterne samt love og andre forskrifter.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2014 i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med Trafikkontrakterne samt love og andre forskrifter.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, den 26. februar 2015

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Jesper Koefoed
Statsaut. revisor

Torben Bender
Statsaut. revisor

Lone L. Strøm
Rigsrevisor

Morten Brædstrup Holm
Kontorchef

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsrapporten for 2013.

Præsentation

Modervirksomheden DSB har med regnskabsmæssig virkning pr. 1. januar 2014 overdraget samtlige klargøringsaktiviteter inklusive medarbejdere til den tilknyttede virksomhed DSB Vedligehold A/S. Overdragelsen er regnskabsmæssigt gennemført som en koncernintern virksomhedssammenslutning, og forskel mellem det aftalte vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi er indregnet direkte på egenkapitalen i modervirksomheden DSB og i DSB Vedligehold A/S. Der er foretaget tilpasning af sammenligningstal for 2013 for modervirksomheden DSB og de relevante segmenter. Overdragelsen har ikke haft effekt på koncernregnskabet.

Der er foretaget en reklassifikation af væsentlige personaleforpligtelser fra Andre hensatte forpligtelser (Omstrukturering - Personale) til Anden gæld under henholdsvis langfristede og kortfristede gældsforpligtelser. Der er endvidere foretaget en reklassifikation af visse aktiverede beløb vedrørende rejsekortet fra Materielle anlægsaktiver til Immaterielle anlægsaktiver. Sammenligningstal er tilpassede.

Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

Som målevaluta benyttes danske kroner. Alle andre valutaer anses som fremmed valuta.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden DSB og tilknyttede virksomheder, hvori DSB-koncernen har bestemmende indflydelse. Virksomheder, der ikke er tilknyttede virksomheder, men i hvilke DSB-koncernen besid-

der 20 procent eller mere af stemmerettighederne og udøver en betydelig indflydelse på den driftsmæssige og finansielle ledelse, betragtes som associerede virksomheder.

Virksomheder, der ejes og drives sammen med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) konsolideres pro rata.

Koncernregnskabet udarbejdes som et sammen drag af modervirksomhedens, de tilknyttede virksomheders (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis. Regnskabsposter med ensartet indhold sammenlægges og efterfølgende elimineres koncerninterne indtægter og omkostninger, koncerninterne mellemværender og udbytter samt koncerninterne fortjenester og tab.

Ved erhvervelse af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de ny erhvervede virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet. Der indregnes en hensat forpligtelse til dækning af omkostninger ved besluttede og offentliggjorte omstruktureringer i den erhvervede virksomhed i forbindelse med anskaffelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Ved virksomhedssammenslutninger som køb og salg af kapitalandele, fusioner, spaltninger, tilførsel af aktiver og aktieombytninger mv. ved deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes sammenlægningsmetoden. Forskelle mellem det aftalte vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi indregnes på egenkapitalen. Der foretages endvidere tilpasning af sammenligningstal for tidligere regnskabsår.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser, inklusive hensatte forpligtelser til omstrukturering, indregnes under immaterielle anlægsaktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en

individuel vurdering af den økonomiske levetid, dog maksimalt 20 år. Negative forskelsløb (negativ goodwill), der modsvarer en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen under periodeafgrænsningsposter og indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at tabene eller omkostningerne realiseres, eller overføres til Andre hensatte forpligtelser efterhånden som forpligtelserne bliver aktuelle og kan opgøres med rimelig sikkerhed.

Goodwill og negativ goodwill fra erhvervede virksomheder kan reguleres indtil udgangen af året efter anskaffelsen.

DSB's kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) udlignes med de tilknyttede virksomheders regnskabsmæssige indre værdi på overtagelsestidspunktet (past equity-metoden). De årsregnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis. I koncernregnskabet indregnes dattervirksomheders regnskabsposter 100 procent. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af dattervirksomhedernes resultat og egenkapital indregnes som særskilte poster under resultatopgørelse og balance. I koncernregnskabet indregnes koncernens andel af joint venture-virksomhedernes indtægter og omkostninger, aktiver og forpligtelser linje for linje. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt.

Kapitalandele i associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode til den forholdsmæssigt ejede andel af virksomhedens egenkapital. Koncerninterne fortjenester og tab elimineres forholdsmæssigt. Den forholdsmæssigt ejede andel af de associerede virksomheders resultater efter skat medtages i resultatopgørelsen.

Nyerhvervede virksomheder medtages i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet, og solgte eller afviklede virksomheder medtages indtil afhændelses- eller afviklingstidspunktet.

Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte og afviklede virksomheder eller aktiviteter.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgs- eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på salgstidspunktet inklusive ikke afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Valutakursforskelle, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens erhvervelse eller indregning i seneste årsrapport indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Ved indregning af udenlandske tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder i fremmed valuta betragtes disse som selvstændige enheder, hvor resultatopgørelsen omregnes til gennemsnitlige valutakurser, og balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Kursforskelle, opstået ved omregning af udenlandske tilknyttede virksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser samt ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative

ændringer i dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indregnes som tilgodehavende eller gældsforpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Ved realisation af det sikrede overføres indtægter og omkostninger vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra egenkapitalen og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Passagerindtægter indregnes på transporttidspunktet. Der foretages reservation for værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet eller udløbet på balancetidspunktet. Rabatter i forbindelse med salget og udbetalinger vedrørende Rejsetidsgaranti-ordningerne fratrækkes i nettoomsætningen.

Indtægter fra trafikkontrakter indregnes over de perioder, de vedrører, når indtægten kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Indtægter vedrørende tjenesteydelser indregnes i takt med, at tjenesteydelserne leveres.

Indregningskriteriet for øvrige varer og provisioner er, når levering og risikoovergang har fundet sted.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Posten omfatter arbejde, der er udført for egen regning i forbindelse med udførelse af blandt andet større vedligeholdelseseftersyn af togsæt, der aktiveres. Værdien måles på grundlag af registrerede omkostninger medgået til arbejdets udførelse baseret på registreringer af de medgåede omkostninger i form af eget arbejde mv. I posten medregnes direkte henførbare omkostninger og en forholdsmæssig andel af indirekte produktionsomkostninger (IPO).

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter i forhold til jernbanevirksomheden, herunder kompensationer og erstatningsbeløb. Indregning foretages, når indtægterne kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i beholdning af energi, Kioskvarer mv. til videre salg og Reservedele mv.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger indeholder hovedsagelig omkostninger af primær karakter i forhold til jernbanevirksomheden – eksempelvis Infrastrukturafgifter, Leje af togmateriel mv., Ikke afløftningsberettiget moms og Administrationsomkostninger.

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momsplichtige og momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i resultatopgørelsen og i balancens poster.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger indeholder lønninger, vederlag, pensionsbidrag og øvrige personaleudgifter til virksomhedens ansatte, herunder direktion og bestyrelse. DSB indbetaler pensionsbidrag for tjenestemænd til staten, som har pensionsforpligtelsen. Pensionsforpligtel-

sen for øvrige medarbejdere er afdækket i bidragsbaserede pensionsordninger.

Resultat i tilknyttede og associerede virksomheder

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders (dattervirksomheders og joint ventures) Resultat efter skat med eliminering af koncerninterne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

I modervirksomheden og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders Resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssige interne fortjenester og tab samt med fradrag af afskrivning på goodwill.

Finansielle poster

Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser.

Skat af årets resultat

DSB er omfattet af de danske regler om tvungen sambeskatning af koncernens danske tilknyttede virksomheder. De tilknyttede virksomheder indgår i sambeskatningen fra det tidspunkt, hvor de indgår i konsolideringen i koncernregnskabet, og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

DSB er administrationsenhed for sambeskatningen og betaler som følge heraf al selskabsskat til skattemyndighederne.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra de virksomheder, der har kunnet anvende disse underskud til nedsættelse af eget skattemæssigt overskud (fuld fordeling).

Årets skat består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat, herunder forskydninger som følge af ændret skattelovgivning eller -sats. Årets skat indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software.

Erhvervede rettigheder i form af trafikkontrakter måles til amortiseret kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Udviklingsprojekter, der er klart defineret og identificeret, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende projektet, indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække produktions-, salgs- og administrative omkostninger samt selve udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes.

Erhvervede rettigheder og udviklingsprojekter, herunder software, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, herunder gager og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til virksomhedens udviklingsaktiviteter.

Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af udviklingsprojekter indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører udviklingsperio-

den. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Erhvervede rettigheder afskrives lineært over den resterende kontraktperiode.

Færdiggjorte udviklingsprojekter afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er for regnskabsåret 2014 vurderet til:

Erhvervede rettigheder	5 - 10 år
Strategiske udviklingsprojekter	3 - 10 år
Øvrige udviklingsprojekter, herunder software	3 - 5 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmetode og brugstider revurderes årligt med fremadrettet virkning. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivningerne fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger, Transportmateriel samt Driftsmateriel, inventar og andet udstyr måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger måles til kostpris med fradrag af eventuelle nedskrivninger eller til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere.

Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og løn.

Forudbetalinger på endnu ikke leverede materielle anlægsaktiver aktiveres.

Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af materielle anlægsaktiver, herunder forudbetalinger, indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid.

De forventede brugstider er for regnskabsåret 2014 vurderet til:

Grunde	afskrives ikke
Bygninger	30 - 60 år
Installationer	10 - 15 år
Transportmateriel	2 - 25 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3 - 25 år

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets scrapværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsmetode og brugstid revurderes årligt med fremadrettet virkning. Scrapværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet.

Anskaffelser i regnskabsåret afskrives forholdsmæssigt efter tidspunktet for ibrugtagning.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller scrapværdi indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Ved den oprindelige anskaffelse af det materielle anlægsaktiv tages der hensyn til den kortere brugstid af en del af aktivet, hvorfor denne del allerede på anskaffelsestidspunktet, regnskabsmæssigt behandles som et separat aktiv med en kortere brugstid og derved afskrivningsperiode.

Omkostninger til større vedligeholdelse efter syn indregnes separat og afskrives over brugstiden, dvs. perioden frem til næste eftersyn.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller skrotning af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris, med fradrag af nedtagelses-, salgs- og retableringsomkostninger, og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandele måles til den forholds-mæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter modervirksomhedens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr. Tilgodehavender og andre langfristede finansielle aktiver, der anses for at være en del af den samlede investering i virksomheden, nedskrives med eventuel resterende negativ indre værdi. Tilgodehavender nedskrives ved indikation på værdiforringelse. Der indregnes alene en hensat forpligtelse til at dække den resterende negative indre værdi, hvis koncernen har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder overføres under egenkapitalen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Lån til associerede virksomheder måles til amortiseret kostpris.

Andre kapitalandele måles til dagsværdi. Kan en dagsværdi ikke måles pålideligt, måles kapitalandelen til kostpris. Alle dagsværdireguleringer indregnes i resultatopgørelsen.

Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

Nedskrivning af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås på balancedagen for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Ved indikation af værdiforringelse gennemføres en nedskrivningstest for det pågældende aktiv eller gruppe af aktiver til afgørelse af om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi. Eventuelle nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen.

Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætningerne for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

Varebeholdninger

Olie til fremføring og Reservedele måles til kostpris opgjort efter gennemsnitsmetoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger og eventuelle forarbejdningsomkostninger samt andre omkostninger, der direkte eller indirekte kan henføres til varebeholdningen.

Kioskvarer mv. måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Ukurante varebeholdninger nedskrives til nettorealisationsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationsværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget, og fastsættes under hensyntagen til omsættelighed, ukurans og udvikling i forventet salgspris.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Der foretages nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på, at et tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet, foretages nedskrivning på individuelt niveau.

Tilgodehavender, hvorpå der ikke foreligger en objektiv indikation på værdiforringelse på individuelt niveau, vurderes på porteføljeniveau for objektiv indikation for værdiforringelse. De objektive indikatorer, som anvendes for porteføljer, er baseret på historiske tabserfaringer.

Nedskrivninger opgøres som forskellen mellem den regnskabsmæssige værdi af tilgodehavender og de forventede pengestrømme, herunder realisationsværdi, af eventuelle modtagne sikkerhedsstillelser.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Egenkapital

Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode omfatter nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder i forhold til kostpris.

Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på det ordinære virksomhedsmøde (deklareringstidspunktet). Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Minoritetsinteresser

I Minoritetsinteresser indgår hybridkapital i form af ansvarlige lån til tilknyttede virksomheder indbetalt fra minoritetsaktionærer. Ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lån tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejere i tilknyttede virksomheder.

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes, når DSB-koncernen som følge af en begivenhed indtruffet senest på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen.

Hensatte forpligtelser indregnes og måles som det bedste skøn over de beløb, hvormed forpligtelserne forventes at kunne indfries. Hensatte forpligtelser med forventet forfaldstid ud over et år fra balancedagen måles til tilbagediskonteret værdi i de tilfælde, hvor det har betydning for værdiansættelsen.

Selskabsskat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte acontoskatter.

Skyldige og tilgodehavende sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under mellemværender med tilknyttede virksomheder.

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende skattemæssigt ikke-afskrivningsberettiget goodwill og kontorejendomme samt andre poster, hvor midlertidige forskelle - bortset fra virksomhedsovertagelser - er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. I de tilfælde, hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud og nettofinansieringsomkostninger, indregnes som et aktiv med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed og jurisdiktion.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat.

Administrationsenheden DSB hæfter sammen med koncernens danske selskaber solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomster mv.

Gældsforpligtelser

Gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden som en

finansiell omkostning ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Andre gældsforpligtelser, som blandt andet omfatter gæld til leverandører samt tilknyttede virksomheder (dattervirksomheder og joint ventures) og associerede virksomheder, måles til nettorealiseringsværdi.

Leasing

Leasingforpligtelser opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingforpligtelser.

Leasingomkostninger vedrørende operationel leasing indregnes løbende i resultatopgørelsen over leasingperioden.

De samlede forpligtelser vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under gældsforpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser omfatter forhold eller situationer, der eksisterer på balance-tidspunktet, men hvis regnskabsmæssige virkning ikke kan opgøres endeligt, før udfaldet af en eller flere usikre fremtidige begivenheder bliver kendt.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for koncernen præsenteres efter den indirekte metode med udgangspunkt i Resultat af primær drift. Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømsopgørelsen indeholder andel i pengestrømme hos pro rata konsoliderede virksomheder (joint ventures).

Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, da denne er indeholdt i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som Resultat af primær drift reguleret for ikke-likvide driftsposter, betalte finansielle poster, betalte selskabsskatter samt ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen udgøres af Omsætningsaktiver fratrukket Kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i det likvide beredskab. Ændringer i driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg mv. af anlægsaktiver.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter provenu ved optagelse af lån, indfrielse og afdrag på gældsforpligtelser samt modtaget og betalt udbytte.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko.

Segmentoplysninger

Der afgives segmentoplysninger for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige geografiske og forretningsmæssige enheder. Segmentoplysningerne følger koncernens regnskabspraksis, risici og interne ledelsesrapportering.



Regnskab

Resultatopgørelse					
Modervirksomhed				Koncern	
2013	2014	Note	Beløb i mio. kr.	2014	2013
			Indtægter		
9.297	9.593	1	Nettoomsætning	11.391	11.356
107	88		Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	589	515
635	832	2	Andre driftsindtægter	792	469
10.039	10.513		Indtægter i alt	12.772	12.340
			Omkostninger		
665	623	3	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.765	1.777
4.097	4.168	4,5,6	Andre eksterne omkostninger	3.818	3.779
2.627	2.492	7	Personaleomkostninger	3.740	4.002
7.389	7.283		Omkostninger i alt	9.323	9.558
2.650	3.230		Resultat før af- og nedskrivninger	3.449	2.782
1.824	2.218	8	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.247	1.892
826	1.012		Resultat af primær drift	1.202	890
			Finansielle poster		
-13	11	9	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	10	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-156	-71
18	15	11	Finansielle indtægter	18	20
441	387	12	Finansielle omkostninger	394	453
-436	-361		Finansielle poster, netto	-532	-504
390	651		Resultat før skat	670	386
		13	Skat		
77	-146		Skat af årets resultat	-186	78
19	-3		Regulering af skat vedrørende tidligere år	-2	19
96	-149		Skat i alt	-188	97
486	502		Årets resultat	482	483
			Årets resultat fordeles således:		
			DSB	502	486
			Minoritetsinteresser	-20	-3
			Årets resultat	482	483
			Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
0	0		Udbytte til Transportministeriet		
			Overført til egenkapitalen:		
486	502		Overført resultat		
486	502		I alt		

Balance – Aktiver					
Modervirksomhed			Koncern		
2013	2014	Note	Beløb i mio. kr.	2014	2013
		14	Immaterielle anlægsaktiver		
-	-		Erhvervede rettigheder	2	12
153	0		Strategiske udviklingsprojekter	0	153
405	336		Øvrige udviklingsprojekter	335	404
48	79		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	81	49
606	415		Immaterielle anlægsaktiver i alt	418	618
		15	Materielle anlægsaktiver		
4.373	4.188		Grunde og bygninger	4.827	5.060
13.931	13.060		Transportmateriel	12.911	13.812
1.077	899		Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	1.063	1.228
99	205		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	231	118
19.480	18.352		Materielle anlægsaktiver i alt	19.032	20.218
		16	Finansielle anlægsaktiver		
1.808	1.286		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0		Kapitalandele i associerede virksomheder	0	83
103	2		Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	252	247
2	2		Andre kapitalandele	2	2
280	115		Andre tilgodehavender	115	280
2.193	1.405		Finansielle anlægsaktiver i alt	369	612
22.279	20.172		Anlægsaktiver i alt	19.819	21.448
18	17	17	Varebeholdninger	427	298
154	-	15	Domicilejendom – solgt	-	154
			Tilgodehavender		
388	471		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	559	495
309	269		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
22	62		Tilgodehavende sambeskatningsbidrag	-	-
570	690	18	Andre tilgodehavender	895	847
225	225	19	Periodeafgrænsningsposter	222	241
1.514	1.717		Tilgodehavender i alt	1.676	1.583
13	11		Likvide beholdninger	27	26
1.699	1.745		Omsætningsaktiver i alt	2.130	2.061
23.978	21.917		Aktiver i alt	21.949	23.509

Balance - Passiver

Modervirksomhed				Koncern	
2013	2014	Note	Beløb i mio. kr.	2014	2013
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
0	0		Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	0	0
1.157	1.541		Overført resultat	1.541	1.157
0	0		Foreslået udbytte	0	0
5.917	6.301		Egenkapital i alt	6.301	5.917
-	-	20	Minoritetsinteresser	0	0
5.917	6.301		Egenkapital og minoritetsinteresser i alt	6.301	5.917
			Hensatte forpligtelser		
204	87	21	Andre hensatte forpligtelser	147	155
1.321	1.446	22	Udskudte skatteforpligtelser	1.287	1.187
1.525	1.533		Hensatte forpligtelser i alt	1.434	1.342
			Langfristede gældsforpligtelser		
7.521	6.867	23	Langfristede lån	6.867	7.521
-	-	23	Ansvarlig lånekapital	7	7
1.305	1.349		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	1.349	1.305
408	380		Anden gæld	380	408
9.234	8.596		Langfristede gældsforpligtelser i alt	8.603	9.241
			Kortfristede gældsforpligtelser		
2.458	1.440	23	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.440	2.458
600	450		Kortfristede lån	450	600
379	249		Kreditinstitutter	249	379
770	692		Leverandørgæld	991	1.010
961	548		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
5	33		Selskabsskat	33	5
1.202	1.257	25	Anden gæld	1.624	1.622
927	818	26	Periodeafgrænsningsposter	824	935
7.302	5.487		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	5.611	7.009
16.536	14.083		Gældsforpligtelser i alt	14.214	16.250
23.978	21.917		Passiver i alt	21.949	23.509
		15	Sikkerhedsstillelser, pantsætninger og offentlige tilskud		
		24	Rentebærende gæld, netto		
		27	Finansielle risici og finansielle instrumenter		
		28	Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser		
		29	Nærtstående parter		
		30	Regnskabsmæssig behandling af kompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.		
		31	Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende hensættelser relateret til DSB Øresund samt vedrørende rejsekortet		
		32	Segmentoplysninger - primært segment		

Egenkapitalopgørelse					
Beløb i mio. kr.					
Modervirksomhed	Ansvarlig kapital	Reserve for nettoop-skrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2013	4.760	0	234	56	5.050
Betalt udbytte	-	-	-	-56	-56
Årets resultat	-	-13	499	-	486
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	4	-7	-	-3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	805	-	805
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-371	-	-371
Egenkapitalbevægelse i tilknyttede virksomheder	-	15	-9	-	6
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	-6	6	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2013	4.760	0	1.157	0	5.917
Årets resultat	-	11	491	0	502
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	5	-10	-	-5
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	371	-	371
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-525	-	-525
Øvrige egenkapitalbevægelser, Skat			41		41
Overført fra frie reserver til dækning af negativ saldo	-	-16	16	-	0
Egenkapital pr. 31. december 2014	4.760	0	1.541	0	6.301

Beløb i mio. kr.					
Koncern	Ansvarlig kapital	Reserve for nettoop-skrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2013	4.760	0	234	56	5.050
Betalt udbytte	-	-	-	-56	-56
Årets resultat	-	-	483	-	483
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	3	-	3
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	3	-	3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	805	-	805
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-371	-	-371
Egenkapital pr. 31. december 2013	4.760	0	1.157	0	5.917
Årets resultat	-	-	482	0	482
Minoritetsinteressernes andel af årets resultat	-	-	20	-	20
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder	-	-	-5	-	-5
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	-	371	-	371
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-	-525	-	-525
Øvrige egenkapitalbevægelser, Skat	-	-	41	-	41
Egenkapital pr. 31. december 2014	4.760	0	1.541	0	6.301

Pengestrømsopgørelse

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	2014	2013
Resultat af primær drift	1.202	890
Regulering for ikke-likvide driftsposter		
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2.247	1.892
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-8	-142
Andre reguleringer		
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-320	22
Finansielle poster, betalt	-379	-455
Selskabsskat, betalt	-19	-10
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	2.723	2.197
Ændring i driftskapital		
Ændring i tilgodehavender	-141	-8
Ændring i domicilejendom - solgt	154	0
Ændring i varebeholdninger	-129	48
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	-279	102
Ændring i driftskapital i alt	-395	142
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	2.328	2.339
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-948	-1.720
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	408	158
Indskud i associeret virksomhed	-73	-40
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-613	-1.602
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
Provenu ved optagelse af langfristede lån	897	2.444
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	1.450	800
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-2.351	-1.707
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-1.600	-2.189
Ændring i kreditinstitutter	-130	-24
Indbetalt hybridkapital fra minoritetsinteresser	22	0
Betalt udbytte til Transportministeriet	0	-56
Betalt udbytte til minoritetsinteresser	-2	-5
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-1.714	-737
Ændring i likvider i alt	1	0
Likvider 1. januar	26	26
Likvider 31. december	27	26

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Noter

Note 1: Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
		Passagerindtægter fordelt på forretningsområder:		
3.606	3.677	Fjern- & Regionaltog	3.677	3.606
1.366	1.509	S-tog	1.509	1.366
4.972	5.186	Passagerindtægter i alt	5.186	4.972
3.989	4.094	Indtægter fra trafikkontrakter	4.894	4.970
30	6	Kioskvarer mv.	814	853
80	80	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	270	335
226	227	Udlejning af togmateriel	227	226
9.297	9.593	I alt	11.391	11.356

Passagerindtægterne i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 61 mio. kr. (2013: 55 mio. kr.).

Note 2: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
236	270	Udlejning og forpagtning	148	138
1	186	Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	330	35
172	168	Koncerninterne indtægter	-	-
65	18	Kompensation vedrørende leje af erstatningsmateriel	18	65
161	190	Øvrige	296	231
635	832	I alt	792	469

Note 3: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
634	601	Energikomkostninger	675	727
13	6	Kioskvarer mv.	546	567
18	16	Reservelede mv.	544	483
665	623	I alt	1.765	1.777

Note 4: Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
438	442	Infrastrukturafgifter	667	668
521	549	Ikke afløftningsberettiget moms	623	570
1.318	1.438	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	471	511
362	366	Administrationsomkostninger	544	535
311	332	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	344	344
288	248	Leje af togmateriel, bygninger og lokaler mv.	268	307
161	118	Erstatningskørsel mv.	129	139
-	-37	Hensættelse til tabsgivende kontrakter mv., netto	14	39
172	159	Provisioner	60	60
63	64	Salg og markedsføring	67	64
23	10	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	10	27
440	479	Øvrige eksterne omkostninger	621	515
4.097	4.168	I alt	3.818	3.779

Note 5: Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
		Lovpligtig revision:		
1,4	1,5	Ernst & Young P/S	2,1	2,2
0,7	0,8	Rigsrevisionen	0,8	0,7
		Andre erklæringsopgaver med sikkerhed:		
0,5	0,7	Ernst & Young P/S	0,8	0,5
		Skatte- og momsmæssig rådgivning:		
0,2	0,1	Ernst & Young P/S	0,1	0,2
		Andre ydelser:		
1,5	1,4	Ernst & Young P/S	1,4	1,5
4,3	4,5	I alt	5,2	5,1

Honorarer til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet og Rigsrevisionen.

Note 6: Konsulenthonorarer

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
95	94	IT-konsulenter	92	95
21	69	Programledelse	69	21
13	12	Advokater	13	13
10	10	Vikarer	11	10
8	5	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	10	13
19	8	Managementkonsulenter	8	23
141	130	Øvrige konsulenter	136	164
307	328	I alt	339	339

Note 7: Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
2.060	1.987	Lønninger og gager	3.095	3.280
501	472	Pensioner	592	625
66	33	Andre omkostninger til social sikring	53	97
2.627	2.492	I alt	3.740	4.002

Fratrædelsesgodtgørelse til direktion og ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra DSB's side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn. For tjenestemandsansatte gælder de generelle bestemmelser i henhold til tjenestemandsløven.

For tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget udgør 26 procent af den pensionsgivende løn. Herudover udgiftsføres pensionsbidrag i henhold til kollektive og individuelle aftaler med øvrige medarbejdere. Der henvises i øvrigt til note 28.

DSB har indgået resultatlønsaftaler med en række ledende medarbejdere (primært chefer). Resultatlønsaftaler udgør som udgangspunkt mellem 10 - 20 procent for chefer, som ikke er del af direktørkredsen og mellem 20 - 25 procent for medlemmerne af direktørkredsen. Antallet af resultatlønsaftaler udgjorde 245 ultimo 2014 mod 327 ultimo 2013.

4.794	4.809	Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.564	7.977
--------------	--------------	--	--------------	--------------

Note 7: Personaleomkostninger (fortsat)

Beløb i 1.000 kr.

2014

2013

Honorar til medlemmerne af bestyrelsen:

Peter Schütze	500,0	500,0
Annette Sadolin	300,0	300,0
Carsten Gerner	150,0	150,0
Lars Andersen	150,0	150,0
Lilian Merete Mogensen	150,0	150,0
Helge Israelsen	150,0	150,0
Andreas Hasle	150,0	150,0
Hans Christian Kirketerp-Møller	150,0	150,0
Preben Steenholdt Pedersen	150,0	150,0
I alt	1.850,0	1.850,0

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne. Ingen bestyrelsesmedlemmer ejer aktier, optioner, warrants eller lignende i de med DSB (selskabet) koncernforbundne selskaber.

Honorar til medlemmerne af Vederlagsudvalget:

Annette Sadolin	103,4	100,0
Lilian Merete Mogensen	51,7	50,0
Peter Schütze	51,7	50,0
I alt	206,8	200,0

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Revisionsudvalget:

Carsten Gerner	155,1	150,0
Lars Andersen	77,6	75,0
Andreas Hasle	77,6	75,0
I alt	310,3	300,0

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Materieludvalget:

Helge Israelsen	100,0	-
Peter Schütze	50,0	-
Preben Steenholdt Pedersen	50,0	-
I alt	200,0	-

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Honorar til medlemmerne af Nomineringsudvalget:

Peter Schütze	16,7	-
Annette Sadolin	8,3	-
Hans Christian Kirketerp-Møller	8,3	-
I alt	33,3	-

Oversigten indeholder honorar udbetalt til bestyrelsesmedlemmerne.

Note 7: Personaleomkostninger (fortsat)

Beløb i 1.000 kr.	2014	2013
Vederlag til direktionen:		
Jesper Lok (Fratrædt 31. december 2014) *)	5.443,7	4.947,5
Stig Pastwa (Tiltrædt 15. august 2013)	3.126,5	1.072,0
I alt	8.570,2	6.019,5

*) Vederlaget er reduceret som følge af bestyrelsesarbejde

Ovenstående er betalt vederlag til direktionen. Direktionen har en resultatlønsaftale, som kan honoreres med op til 25 procent af den faste løn. Opsigelsesvarslet udgør 12 måneder for den konstituerede administrerende direktør.

Udbetalt vederlag til den tidligere økonomidirektør udgjorde i 2013 og 2014 henholdsvis 3.308 tkr. og 2.154 tkr.

Note 8: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
-	-	Erhvervede rettigheder	10	29
28	153	Strategiske udviklingsprojekter	153	28
100	226	Øvrige udviklingsprojekter	227	103
-	6	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	6	-
200	246	Grunde og bygninger	273	227
1.256	1.367	Transportmateriel	1.334	1.236
240	220	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	244	269
-	-	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	-	-
1.824	2.218	I alt	2.247	1.892

Note 9: Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
-21	56	Resultat før skat i tilknyttede virksomheder	-	-
9	0	Regulering af resultat vedrørende tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
-1	-45	Skat i tilknyttede virksomheder	-	-
0	0	Regulering af skat vedr. tidligere år i tilknyttede virksomheder	-	-
-13	11	Resultat efter skat i tilknyttede virksomheder	-	-

Note 10: Resultat efter skat i associerede virksomheder

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
-	-	Resultat før skat i associerede virksomheder	-158	-79
-	-	Regulering af resultat vedrørende tidligere år i associerede virksomheder	2	8
-	-	Resultat efter skat i associerede virksomheder	-156	-71

Note 11: Finansielle indtægter

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
3	5	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
-	-	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	4	4
10	0	Rentekompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.	0	10
2	4	Renter af bankindeståender, obligationer mv.	6	2
3	6	Valutakursgevinster mv.	8	4
18	15	I alt	18	20

Note 12: Finansielle omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
441	387	Renter af lån, gæld til kreditinstitutter mv.	394	453
441	387	I alt	394	453

Note 13: Skat

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
-5	-33	Beregnet skat af årets resultat	-33	-5
-67	-130	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-180	-75
-	-	Skat vedrørende intern avance	11	20
149	17	Regulering af udskudt skat fra 24,5% til 22,0%	16	138
77	-146	Skat af årets resultat	-186	78
19	-3	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-2	19
96	-149	Skat i alt	-188	97
Afstemning af skatteprocent:				
-25,0%	24,5%	Skat af årets resultat	24,5%	-25,0%
-2,0%	0,6%	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede udgifter	5,6%	1,6%
7,9%	-	Særlige skatteregler	-	8,1%
37,8%	-2,6%	Regulering af udskudt skat fra 24,5% til 22,0%	-2,3%	35,9%
4,8%	0,4%	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0,3%	4,9%
23,5%	22,9%	Effektiv skatteprocent for året	28,1%	25,5%
0	15	Betalt skat i året	19	10

Note 14: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Modervirksomhed				
Kostpris pr. 1. januar 2014	242	799	49	1.090
Årets tilgang		97	96	193
Overført		60	-60	0
Årets afgang				0
Kostpris pr. 31. december 2014	242	956	85	1.283
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-89	-394	0	-483
Årets afskrivninger	-83	-212		-295
Årets nedskrivninger	-70	-14	-6	-90
Årets afgang				0
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2014	-242	-620	-6	-868
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	0	336	79	415
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	153	405	48	606

Note 14: Immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

	Erhvervede rettigheder	Strategiske udviklingsprojekter	Øvrige udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Koncern					
Kostpris pr. 1. januar 2014	57	242	811	49	1.159
Årets tilgang			98	97	195
Overført			60	-60	0
Årets afgang			-1		-1
Kostpris pr. 31. december 2014	57	242	968	86	1.353
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-45	-89	-407	1	-540
Årets afskrivninger	-4	-83	-213		-300
Årets nedskrivninger	-6	-70	-14	-6	-96
Årets afgang			1		1
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2014	-55	-242	-633	-5	-935
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	2	0	335	81	418
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	12	153	404	49	618

Note 15: Materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Grunder og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	7.032	25.342	2.971	109	35.454
Reklassifikation		-438		438	
Årets tilgang	4	388	1	347	740
Overført	91	555	41	-687	0
Årets afgang	-61	-404	-435		-900
Kostpris pr. 31. december 2014	7.066	25.443	2.578	207	35.294
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-2.659	-11.411	-1.894	-11	-15.975
Reklassifikation		-9		9	
Årets afskrivninger	-193	-1.290	-219		-1.702
Årets nedskrivninger	-53	-77	-1		-131
Årets afgang	27	404	435		866
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2014	-2.878	-12.383	-1.679	-2	-16.942
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	4.188	13.060	899	205	18.352
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	4.373	13.931	1.077	99	19.480
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

DSB har i henhold til aftale med AnsaldoBreda S.p.A. i 2009 og 2012 modtaget rabatter. Disse rabatter er tidligere bogført under Materielle anlægsaktiver under udførelse, men i 2014 reklassificeret til Transportmateriel.

DSB har i 2012 modtaget tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem en reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 60 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 487 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret transportmateriel fra AnsaldoBreda S.p.A. indgår i den regnskabsmæssige værdi med 0 mio. kr. (2013: 29 mio. kr.).

I 2013 blev netto 154 mio. kr. vedrørende domicilejendom (Sølvgade) reklassificeret til Omsætningsaktiver. Ejendommen blev solgt og fraflyttet i 2013, men først i 2014 overdraget til køber.

Note 15: Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Grunder og bygninger	Transportmateriel	Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	8.085	25.344	3.519	130	37.078
Reklassifikation	-	-438	-	438	0
Årets tilgang	4	325	4	420	753
Overført	119	555	80	-754	0
Årets afgang	-122	-487	-463		-1.072
Kostpris pr. 31. december 2014	8.086	25.299	3.140	234	36.759
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2014	-3.025	-11.532	-2.291	-12	-16.860
Reklassifikation	-	-9	-	9	0
Årets afskrivninger	-220	-1.257	-243		-1.720
Årets nedskrivninger	-53	-77	-1	-	-131
Årets afgang	39	487	458		984
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2014	-3.259	-12.388	-2.077	-3	-17.727
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	4.827	12.911	1.063	231	19.032
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	5.060	13.812	1.228	118	20.218
I kostprisen indgår aktiverede renter med	4	291	11	0	306

DSB har i henhold til aftale med AnsaldoBreda S.p.A. i 2009 og 2012 modtaget rabatter. Disse rabatter er tidligere bogført under Materielle anlægsaktiver under udførelse, men i 2014 reklassificeret til Transportmateriel.

DSB har i 2012 modtaget tilskud fra Københavns Kommune til etablering af gangbro i Hellerup. Tilskuddet indregnes løbende over aktivets levetid gennem en reduktion af de månedlige afskrivninger på aktivet.

I henhold til aftale mellem Transportministeriet og Trafikstyrelsen har DSB, på foranledning af Transportministeriet, anskaffet 10 togsæt til genudlejning til Trafikstyrelsen til driften af Kystbanen/Øresundstrafikken. I forbindelse med finansieringen af togsættene på 60 mio. EUR er der stillet sikkerhed i de 10 togsæt til en regnskabsmæssig værdi på 487 mio. kr.

Forudbetalinger på ikke leveret transportmateriel fra AnsaldoBreda S.p.A. indgår i den regnskabsmæssige værdi med 0 mio. kr. (2013: 29 mio. kr.).

I 2013 blev netto 154 mio. kr. vedrørende domicilejendom (Sølvgade) reklassificeret til Omsætningsaktiver. Ejendommen blev solgt og fraflyttet i 2013, men først i 2014 overdraget til køber.

Note 16: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i tilknyttede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	2.227	103	2	280	2.612
Valutakursregulering	-10	-1			-11
Årets tilgang	72	52		91	215
Årets afgang	0			-256	-256
Kostpris pr. 31. december 2014	2.289	154	2	115	2.560
Værdireguleringer pr. 1. januar 2014	-419	0	0	0	-419
Valutakursregulering	5				5
Årets resultat	11				11
Modtaget udbytte	-600				-600
Ikke-indbetalt kapital til dækning af underbalance	39				39
Øvrige reguleringer	-39	-152			-191
Værdireguleringer pr. 31. december 2014	-1.003	-152	0	0	-1.155
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	1.286	2	2	115	1.405
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	1.808	103	2	280	2.193

Note 16: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Andel af
indre værdi

Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabs- kapital	Modervirk- somhed 2014
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100%	100 mio. DKK	652
Kort & Godt A/S	Danmark	100%	5,5 mio. DKK	91
DSB Vedligehold A/S	Danmark	100%	28,5 mio. DKK	392
DSB Rejsekort A/S	Danmark	100%	40 mio. DKK	8
DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	75%	0,7 mio. DKK	0
DSB Øresund Holding ApS	Danmark	70%	10 mio. DKK	0
- DSB Øresund A/S ¹⁾	Danmark	25%	0,7 mio. DKK	-
DSB Sverige AB	Sverige	100%	5,1 mio. SEK	90
- Roslagståg AB ²⁾	Sverige	60%	0,2 mio. SEK	-
- DSB Uppland AB	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
- DSB Småland AB ³⁾	Sverige	100%	1,1 mio. SEK	-
DSB Deutschland GmbH	Tyskland	100%	25.000 EUR	52
- VIAS GmbH ⁴⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
- VIAS Logistik GmbH ⁴⁾	Tyskland	50%	25.000 EUR	-
Selskabet af 23.12.2014 A/S	Danmark	100%	0,5 mio. DKK	1
BSD ApS	Danmark	100%	125.000 DKK	0
I alt				1.286

¹⁾ DSB ejer direkte 75 procent og indirekte 17,5 procent svarende til en samlet ejerandel på 92,5 procent. Den direkte ejerandel på 75 procent giver ikke ret til udbytte eller likvidationsprovenu, hvorfor DSB regnskabsmæssigt vurderes at have en ejerandel på 70 procent.

²⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 7. januar 2013.

³⁾ Selskabet er uden driftsaktivitet fra 1. marts 2014.

⁴⁾ Indregnes efter principperne for pro rata konsolidering.
DSB Väst AB og DSB UK Ltd. er i 2014 likvideret.

Note 16: Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

Beløb i mio. kr.

Koncern	Kapitalandele i associerede virksomheder	Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	Andre kapitalandele	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2014	340	247	2	280	869
Årets tilgang	73	5		91	169
Årets afgang				-256	-256
Kostpris pr. 31. december 2014	413	252	2	115	782
Værdireguleringer pr. 1. januar 2014	-257	0	0		-257
Valutakursregulering			0		0
Årets resultat	-158				-158
Regulering af resultat vedr. tidligere år	2				2
Øvrige reguleringer					-
Værdireguleringer pr. 31. december 2014	-413	0	0	0	-413
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2014	0	252	2	115	369
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2013	83	247	2	280	612
Kapitalandele i associerede virksomheder:					
Navn	Hjemsted	Ejerandel	Selskabskapital	Modervirksomhed 2014	Koncern 2014
Beløb i mio. kr.					
Rejsekort A/S *)	Danmark	46,5%	111	-	0
Rejseplanen A/S	Danmark	48,4%	1	0	0
I alt				0	0

*) DSB har ikke bestemmende indflydelse i Rejsekort A/S uanset sin ejerandel via DSB Rejsekort A/S.

Note 17: Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
13	15	Olie til fremføring	15	13
3	1	Reserve dele	358	225
2	1	Kioskvarer mv.	54	60
18	17	I alt	427	298

Note 18: Andre tilgodehavender

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
14	10	Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	109	98
211	369	Tilgodehavender vedrørende passagerindtægter og kontraktbetaling	369	211
161	118	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	112	157
184	193	Øvrige tilgodehavender	305	381
570	690	I alt	895	847

Note 19: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
94	111	Forudbetalte omkostninger mv.	104	110
16	9	Finansielle instrumenter	13	16
115	105	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	105	115
225	225	I alt	222	241

Note 20: Minoritetsinteresser

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
		Minoritetsinteresser pr. 1. januar	0	7
-	-	Valutakursreguleringer mv.	0	2
-	-	Indbetalt hybridkapital	22	0
-	-	Andel af årets resultat	-20	-3
-	-	Ændring i minoritetsinteressers ejerandel	-	-1
-	-	Udbytte til minoritetsinteresser	-2	-5
-	-	Minoritetsinteresser pr. 31. december	0	0

I Minoritetsinteresser indgår indbetalt hybridkapital med 64 mio. kr. (2013: 42 mio. kr.) i form af ansvarlige lån til DSB Øresund Holding ApS. De ansvarlige lån forrentes ikke og er efterstillet simple kreditorer. Der foreligger ikke pligt til at tilbagebetale de ansvarlige lån før ved konkurs, likvidation eller anden opløsning af selskabet. Dog skal lånene tilbagebetales før udlodning af udbytte eller anden form for udlodning til kapitalejerne i DSB Øresund Holding ApS.

Note 21: Andre hensatte forpligtelser

Beløb i mio. kr.	Kapitaltab i tilknyttede virksomheder	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Modervirksomhed					
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2014	115	23	-	66	204
Hensat	39	2		14	55
Anvendt		-13		-5	-18
Tilbageført	-154				-154
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2014	0	12	-	75	87

Koncern	Omstrukturering - Personale	Tabsgivende kontrakter	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2014	30	39	86	155
Hensat	2	29	16	47
Anvendt	-13	-15	-10	-38
Tilbageført	-7		-10	-17
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2014	12	53	82	147

Pr. 1. januar 2014 er reklassificeret 488 mio. kr. fra Omstrukturering - Personale til Langfristede og Kortfristede gældsforpligtelser med henholdsvis 379 mio. kr. og 109 mio. kr. Sammenligningstallene for 2013 er tilpasset.

Tabsgivende kontrakter vedrører hensættelser til forventet tab i den resterende kontraktperiode i DSB Øresund A/S, jf. note 31.

Øvrige forpligtelser omfatter forpligtelser vedrørende udlånte tjenestemænd og erstatningsforpligtelser mv. og forventes indfriet inden for de næste 15 år.

Note 22: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
1.290	1.321	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	1.187	1.191
5	-13	Regulering primo	-15	-6
-19	3	Regulering vedrørende tidligere år	2	-19
-	-	Ændring i udskudt skat vedrørende intern avance	-11	-20
19	62	Ændring i udskudt skat vedrørende sambeskatning	-	-
71	130	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	180	75
-180	-17	Regulering af udskudt skat fra 24,5% til 22%	-16	-169
135	-40	Ændring vedrørende sikringsinstrumenter	-40	135
1.321	1.446	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.287	1.187
Udskudt skat vedrører:				
89	29	Immaterielle anlægsaktiver	14	89
1.733	1.675	Materielle anlægsaktiver	1.648	1.692
21	26	Omsætningsaktiver	7	8
-150	-136	Andre hensatte forpligtelser	-198	-193
-2	0	Kortfristede gældsforpligtelser	0	-6
-	-	Skat vedrørende intern avance	-11	-18
-180	-132	Skattemæssigt underskud	-157	-195
-190	-16	Fremførbare nettofinansieringsomkostninger	-16	-190
1.321	1.446	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	1.287	1.187

Note 23: Langfristede lån og Ansvarlig lånekapital

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
2.351	1.391	Indenfor 1 år	1.391	2.351
6.003	5.960	År 1-5	5.973	6.010
2.039	1.588	Efter 5 år	1.588	2.039
10.393	8.939	Hovedstol efter omlægning til DKK	8.952	10.400
9.979	8.307	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	8.314	9.986

Bortset fra EUR 30 mio. med udløb i 2018, er alle valutalån omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomhed og koncernen er 3.591 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2013: 4.222 mio. kr.). De resterende lån er alle garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

Note 24: Rentebærende gæld, netto

		Koncern	
Beløb i mio. kr.		2014	2013
Langfristede lån		6.867	7.521
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser		1.440	2.458
Kortfristede lån		450	600
Kreditinstitutter		249	379
Omlægning af lån til DKK via valutaswaps		630	415
Ansvarlig lånekapital, gæld		7	7
Rentebærende gæld		9.643	11.380
Likvider og værdipapirer		-27	-26
Deponeringer		-50	-32
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende		-252	-247
Rentebærende aktiver		-329	-305
I alt		9.314	11.075

Note 25: Anden gæld

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
554	476	Skyldige lønrelaterede poster mm.	695	799
79	205	Dagsværdi af sikringsinstrumenter	200	75
569	576	Øvrig gæld	729	748
1.202	1.257	I alt	1.624	1.622

Note 26: Periodeafgrænsningsposter

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
274	286	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	286	274
94	97	Finansielle instrumenter	97	94
559	435	Øvrige	441	567
927	818	I alt	824	935

De samlede periodeafgrænsningsposter forfalder i følgende perioder:

662	579	Indenfor 1 år	585	670
265	239	Efter 1 år	239	265
927	818	Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	824	935

Note 27: Finansielle risici og finansielle instrumenter

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i rente-, råvare- og valutakursrisici. Den finansielle styring retter sig mod de hertil knyttede finansielle risici.

De overordnede rammer er fastlagt i den finansielle strategi, som er godkendt af bestyrelsen. De finansielle risici styres centralt, og strategien omfatter likviditets-, finansierings-, rente-, råvarepris-, valutakurs- og kreditrisici i relation til finansielle modparter samt godkendte risikorammer. DSB Finans skal i overensstemmelse med strategien overvåge, opføre, disponere og styre risici. Ledelsen overvåger løbende risikoeksponering og likviditetsberedskab.

Formålet med finansiell afdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder.

Der er ingen væsentlige ændringer i DSB's risikoeksponering eller risikostyring sammenholdt med 2013.

Likviditetsrisici

Det er DSB's politik til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr., dog minimum 1,0 mia. kr. Likviditetsreserven består af likvide midler samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

DSB har pr. 31. december 2014 indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 2.270 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2015-2018 (2013: opsigelige på 1.750 mio. kr. og ikke-opsigelige på 2.500 mio. kr. med udløb i perioden 2014-2018). Heraf er ikke udnyttet likviditetsberedskab på 3.568 mio. kr. (2013: 2.795 mio. kr.).

Note 27: Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

DSB's indgåede finansielle forpligtelser forfalder som følger:

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontraktlige penge- strømme i alt	Inden for 1 år	År 1 – 5	Efter 5 år
Pr. 31. december 2014					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	6.867	8.255	-	5.617	2.638
Ansvarlig lånekapital	7	7	-	7	-
Kortfristet del af langfristede lån	1.440	1.432	1.432	-	-
Kortfristede lån	450	450	450	-	-
Kreditinstitutter	249	249	249	-	-
Leverandørgæld	991	991	991	-	-
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	10.004	11.384	3.122	5.624	2.638
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	1.193	1.204	77	476	651
Andre finansielle instrumenter	130	79	59	20	0
Afledte finansielle instrumenter i alt	1.323	1.283	136	496	651
Finansielle instrumenter i alt	11.327	12.667	3.258	6.120	3.289
Pr. 31. december 2013					
Ikke-afledte finansielle instrumenter					
Langfristede lån - ekskl. kort del	7.521	9.044	-	6.355	2.689
Ansvarlig lånekapital	7	7	-	7	-
Kortfristet del af langfristede lån	2.357	2.612	2.612	-	-
Kortfristede lån	600	601	601	-	-
Kreditinstitutter	379	379	379	-	-
Leverandørgæld	1.010	1.010	1.010	-	-
Ikke-afledte finansielle instrumenter i alt	11.874	13.653	4.602	6.362	2.689
Afledte finansielle instrumenter					
Rente- og valutaswaps	1.028	1.215	65	425	725
Andre finansielle instrumenter	20	24	21	3	-
Afledte finansielle instrumenter i alt	1.048	1.239	86	428	725
Finansielle instrumenter i alt	12.922	14.892	4.688	6.790	3.414

Forudsætninger for forfaldsanalyse:

- Alle aftaler vedrørende finansielle instrumenter, der er indgået pr. 31. december 2014 (2013), er medtaget i analysen.
 - Alle pengestrømme er udiskonterede, men inklusive estimerede rentebetalinger baseret på de nuværende markedsforhold.
 - Pengestrømme fra afledte finansielle instrumenter præsenteres brutto, medmindre modparten har ret eller forpligtelse til at afregne netto.
 - Udenlandsk valuta er konverteret til DKK ved benyttelse af Danmarks Nationalbanks valutakurser pr. 31. december 2014 (2013).
- Kontraktlige pengestrømme inkluderer rentebetalinger og er opgjort til nominelle værdier.

Note 27: Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

Markedsrisici

Renterisici

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Den primære renteeksponering i forbindelse hermed er relateret til udsving i CIBOR, LIBOR, NIBOR, EURIBOR og STIBOR. Strategien er at omlægge alle lån, således at renterisici kun foreligger i CIBOR og EURIBOR. Renterisici afdækkes normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

Rentefølsomhed må indenfor en 12 måneders periode maksimalt udgøre 50 mio. kr. (ved en et procentpoints ændring i renten), gældsporteføljen skal have en varighed mellem 2 og 7 år, og minimum 50 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente.

I overensstemmelse hermed udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på nettogælden 5,1 år (2013: 4,2 år) og 72 procent af de netto finansielle forpligtelser var omlagt til fast rente med forfald længere end et år (2013: 59 procent). Variabelt forrentet gæld bliver løbende rentetilpasset over året.

Ændring i dagsværdier

En stigning i renteniveauet på et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau ville have haft en samlet positiv hypotetisk indvirkning på Resultat før skat på 0 mio. kr. (2013: 0 mio. kr.) og på Egenkapital før skat på 170 mio. kr. (2013: 117 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende negativ indvirkning.

Variabelt forrentede aktiver og forpligtelser

For variabelt forrentede likvider, gæld og finansielle instrumenter ville en stigning i renteniveauet på et procentpoint p.a. i forhold til balancedagens renteniveau have haft en hypotetisk negativ indvirkning på Resultat før skat og Egenkapital før skat på 15 mio. kr. (2013: 27 mio. kr.). Et fald i renteniveauet ville have haft en tilsvarende positiv indvirkning.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Indregnede finansielle aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2014 (2013).
- Den forventede følsomhed er beregnet efter en parallelforskydning i renteniveauet på balancedagen med et procentpoint.

Råvareprisrisici

DSB anvender i driften olie og el, som udsætter DSB for prisrisici. Minimum 50 procent af eksponeringen skal være risikoafdækket for budgetåret. 100 procent af energiprisisikoen kan afdækkes 24 måneder frem og 50 procent op til 5 år. Afdækning foretages ved indgåelse af råvareprisswapaftaler.

Pr. 31. december 2014 er der foretaget følgende afdækninger af elforbruget: 74 procent for 2015, 26 procent for 2016, 3 procent for 2017 og 2 procent for 2018 (2013: 65 procent for 2014, 24 procent for 2015, 3 procent for 2016 og 2 procent for 2017). Tilsvarende er der afdækket 93 procent af olieforbruget for 2015, 71 procent for 2016 og 21 procent for 2017 (2013: 86 procent for 2014 og 40 procent for 2015).

De afledte finansielle instrumenters indvirkning på Resultatopgørelse og Egenkapital ved sandsynlige udsving i råvarepriserne:

	Nominel		Følsomhed		
	Næste års forventede råvareforbrug	Råvareaftaler	Sandsynlig ændring i energipris	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2014					
Råvare – olie	57.809 tons	106.800 tons	10%	0	39
Råvare – el	350.163 mWh	311.999 mWh	10%	0	8
Pr. 31. december 2013					
Råvare – olie	60.047 tons	75.600 tons	10%	0	38
Råvare – el	346.773 mWh	274.357 mWh	10%	0	8

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2014 (2013).

Note 27: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Markedsrisici

Valutakursrisici

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, således at mindst 75 procent af risikoen er i DKK. Herudover må der kun være risici i EUR samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder.

Den væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til lånoptagelser i GBP, CHF, EUR, USD, NOK, JPY og SEK, der afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter, valutawaps. Efter afdækning er DSB ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici fra finansieringsaktivitet.

Øvrige bogførte positioner udgør en uvæsentlig del af DSB's valutaeksponering, og fremtidigt cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 4-8 måneder opgjort for en løbende 12 måneders periode.

Valutakursrisici i forbindelse med driften relaterer sig primært til DSB's olieforbrug. Andre valutakursrisici i forbindelse med samhandel med internationale modparter er begrænsede ud over SEK jf. nedenfor.

DSB har valutakursrisici over for svenske kroner som følge af sin svenske tilknyttede virksomhed, der opererer under trafikkontrakt i Sverige, og en indgået kontrakt omkring vedligeholdelse af de svenske Øresundstogsæt.

DSB har egenkapital-investeringer i udenlandske tilknyttede virksomheder, hvis nettoaktiver er påvirket af valutakursudsving ved omregning til DKK i koncernregnskabet. Denne translationsrisiko afdækkes ikke.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.

Den hypotetiske indvirkning på årets resultat og egenkapital på grund af følsomhed ved ændringer i valutakurser er følgende:

	Nominel position i lokal valuta (mio.)				Følsomhed i mio. kr.		
	Likvider og tilgodehavender i alt	Finansielle forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2014							
NOK	1	-2.249	2.250	2	10,0%	0	8
USD	0	-194	194	0	10,0%	0	150
SEK	6	-3.554	3.346	-202	10,0%	-16	4
GBP	0	-8	8	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	1
EUR	2	-49	60	13	0,5%	1	0
Pr. 31. december 2013							
NOK	-1	-2.750	2.750	-1	10,0%	0	15
USD	-4	-328	323	-9	10,0%	-5	141
SEK	51	-3.677	3.450	-176	10,0%	-15	6
GBP	0	-16	16	0	10,0%	0	0
JPY	0	-23.000	23.000	0	10,0%	0	0
CHF	0	-50	50	0	10,0%	0	2
EUR	-6	-71	65	-12	0,5%	0	0

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Lændret pris- og renteniveau.
- Finansielle instrumenter, som er indregnet i balancen pr. 31. december 2014 (2013).

Note 27: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Kreditrisici

Kreditrisici knytter sig dels til tilgodehavender og likvide beholdninger dels til afledte finansielle instrumenter med positiv dagsværdi indregnet under Andre tilgodehavender.

Alle større kunder og andre samarbejdspartnere kreditvurderes løbende. Kreditrammerne fastsættes på baggrund af kundernes og modparternes kreditværdighed.

DSB har ikke væsentlige risici vedrørende enkelte private kunder eller samarbejdspartnere. Der har historisk set været relativt små tab som følge af manglende betalinger fra kunder eller modparter.

Aldersopdeling af tilgodehavender:					Forfaldstidspunkt	
	Værdi pr. 31.12.2014	Modtagne sikkerheder	Hensættelse	Inden for 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser ekskl. kontrolafgifter	236	-	22	236	-	-
Tilgodehavender fra afledte finansielle kontrakter	227	-	-	112	80	35
Likviditetsoverskud	27	-	-	27	-	-
Ansvarlig lånekapital i associeret virksomhed	252	-	-	-	256	-
Andre tilgodehavender (uddrag)	674	-	-	674	-	-
Tilgodehavender vedrørende salg af ejendomme	109	50	-	109	-	-

Forudsætninger for forfaldsanalysen:

Alle pengestrømme er baseret på de nuværende markedsforhold.

Der er ingen forfaldne tilgodehavender vedrørende afledte finansielle kontrakter pr. 31. december 2014.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter er fordelt på seks modparter, hvoraf det største tilgodehavende udgør 64 mio. kr. Alle DSB's finansielle modparter har kreditbetegnelsen "Investment Grade".

DSB har i henhold til kontrakter med finansielle modparter modregningsadgang vedrørende finansielle aftaler med samme modpart. I tabellen fremgår bruttotilgodehavender. Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likviditetsoverskud og deponeringer udgør pr. 31. december 2014 i alt 304 mio. kr. (2013: 531 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter indregnes udgør tilgodehavender fra disse tre poster pr. 31. december 2014 i stedet 142 mio. kr. (2013: 150 mio. kr.).

Metoder og forudsætninger for opgørelsen af dagsværdier

Afledte finansielle instrumenter

Råvare-, rente- og valutaswaps værdiansættes efter nutidsværdiberegning ved tilbagediskonteret cash flow baseret på relevante observerbare markedsrenter, priser og valutakurser.

Alle finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi i balancen klassificeres efter et dagsværdihierarki med tre niveauer. I dette klassificeres finansielle instrumenter efter den anvendte metode til beregning af dagsværdi. Dagsværdien kan således være opgjort på baggrund af noterede priser på aktive markeder (niveau 1), observerbare input (niveau 2) og ikke observerbare input (niveau 3). Alle DSB's finansielle instrumenter opgjort til dagsværdi i balancen er beregnet efter observerbare input, svarende til niveau 2 i dagsværdihierarkiet.

Øvrige finansielle instrumenter

Finansielle instrumenter vedrørende salg og køb af varer mv. med kort kredittid vurderes at have en dagsværdi svarende til den regnskabsmæssige værdi.

Note 27: Finansielle risici og finansielle instrumenter (fortsat)

Regnskabsmæssig sikring

DSB anvender alene afledte finansielle instrumenter til dækning af finansielle risici fra finansielle instrumenter og driftsaktivitet. Den finansielle styring retter sig således alene mod styring og reduktion af de finansielle risici, der er en direkte følge af drift, investeringer og finansiering.

Sikring af pengestrømme

Rente- og valutaswaps bliver anvendt for at afdække risici relateret til variabiliteten i pengestrømme som følge af udsving i renteniveau og valuta-kurser.

Til afdækning af variabiliteten af pengestrømme forårsaget af udsving i råvarepriser anvender DSB råvareprisswapaftaler.

Den effektive del af de udestående råvarepris-, valuta- og renteswapaftalers dagsværdi pr. 31. december 2014, som bliver anvendt til og opfylder betingelserne for regnskabsmæssig sikring af fremtidige pengestrømme, bliver indregnet direkte på egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme realiseres og dermed indregnes i resultatopgørelsen.

Note 27: Finansielle ricisi og finansielle instrumenter (fortsat)

Regnskabsmæssig sikring:	Beregnings- mæssig hovedstol	Værdiregu- lering indregnet på egenkapital	Dagsværdi	Restløbetid
Pr. 31. december 2014				
Valutakurs- og renterisici				
USD	637	-84	-81	0-4 år
GBP	76	-1	-6	0-1 år
NOK	659	-23	-145	0-4 år
EUR	447	-104	-103	0-26 år
Valutakurs- og renterisici i alt	1.819	-212	-335	
Valutakursrisici				
SEK	2.949	9	-185	0-6 år
JPY	1.177	-304	-656	0-26 år
CHF	309	-2	54	0-1 år
NOK	1.194	-37	-164	0-2 år
Valutakursrisici i alt	5.629	-334	-951	
Renterisici				
Variabel rente	500	-15	-15	0-2 år
Renterisici i alt	500	-15	-15	
Råvareprisrisici				
Elpris	85	-7	-7	0-4 år
Oliepris	90	-128	-128	0-3 år
Råvareprisrisici i alt	175	-135	-135	
Pr. 31. december 2013				
Valutakurs- og renterisici				
USD	1.375	-88	-259	0-5 år
GBP	142	-4	-23	0-2 år
NOK	708	6	-67	0-5 år
EUR	485	-68	-66	0-27 år
Valutakurs- og renterisici i alt	2.710	-154	-415	
Valutakursrisici				
SEK	3.050	-80	-18	0-7 år
JPY	1.183	-184	-530	0-27 år
CHF	304	-3	48	0-2 år
NOK	1.727	-68	-90	0-5 år
Valutakursrisici i alt	6.264	-335	-590	
Renterisici				
Variabel rente	700	-24	-24	0-3 år
Renterisici i alt	700	-24	-24	
Råvareprisrisici				
Elpris	88	-15	-15	0-4 år
Oliepris	69	-5	-5	0-2 år
Råvareprisrisici i alt	157	-20	-20	

Alle finansielle instrumenter, der indgår i pengestrømssikringer, effektivitetstestes.

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for rente- og valutaswaps indregnet i resultatopgørelsen for 2014 udgør 0 mio. kr. (2013: 2 mio. kr.).

Ineffektivitet for pengestrømssikringer for råvareprisswapaftaler indregnet i resultatopgørelsen for 2014 er på 0 mio. kr. (2013: 0 mio. kr.).

Note 28: Eventualaktiver, eventualforpligtelser og andre økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed			Koncern	
2013	2014	Beløb i mio. kr.	2014	2013
177	99	Eventualaktiver	126	188
511	583	Eventualforpligtelser	646	594
2.071	1.649	Andre økonomiske forpligtelser	1.685	2.216

Eventualaktiver i 2014 vedrører primært den rabat, som DSB vil opnå i forlængelse af det i december 2012 indgåede forlig med AnsaldoBreda S.p.A.

I eventualforpligtelser indgår garantier med i alt 275 mio. kr. (2013: 290 mio. kr.) for DSB's tilknyttede virksomheder. Disse består af driftsgarantier over for de udbydende myndigheder samt garantistillelse over for leasinggiver i forbindelse med aftale om leasing af tog.

I andre økonomiske forpligtelser indgår leje af togmateriel med i alt 455 mio. kr. (2013: 419 mio. kr.), hvoraf 172 mio. kr. forfalder i 2015 og 283 mio. kr. i årene 2016-2020.

DSB har i 2012 outsourcet hovedparten af sin it-drift omfattende it-service og support til slutbrugere samt drift af netværk, telefoni, datacentre og DSB's systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 278 mio. kr. (2013: 405 mio. kr.), hvoraf 126 mio. kr. forfalder i 2015 og 152 mio. kr. forfalder i 2016-2017.

DSB har i 2012 indgået aftale om leje af Telegade 2 i Taastrup. Lejeaftalen er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2021 for dele af lejemålet og 2026 for andre dele af lejemålet. Den samlede forpligtelse udgør 303 mio. kr. (2013: 331 mio. kr.), hvoraf 27 mio. kr. forfalder i 2015 og 107 mio. kr. i perioden 2016-2019.

DSB har service- og vedligeholdelsesforpligtelser samt købs- og salgsforpligtelser som led i den normale virksomhedsdrift, herunder transaktionsomkostninger til Rejsekort A/S.

Andre økonomiske forpligtelser består herudover af kontrakter vedrørende investeringer i materielle anlægsaktiver. Den resterende købsforpligtelse på IC4- og IC2-togsæt er pr. 31. december 2014 opgjort til i alt 227 mio. kr. (2013: 353 mio. kr.) før rabatter.

Øvrige forhold:

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgør 33 mio. kr. pr. 31. december 2014 (2013: 5 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskat i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskat og kildeskat kan medføre, at DSB's hæftelse udgør et større beløb.

DSB, Kort & Godt A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, DSB Vedligehold A/S og Selskabet af 23.12.2014 A/S er fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift, og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvær.

DSB har i 2009 via tillægsaftale over for Transportministeriet forpligtet sig til at investere op til 1.000 mio. kr. i parkeringsfaciliteter mv. med henblik på at sikre effektiv adgang til og fra banetrafikken for at øge antallet af passagerer over perioden 2009 til 2020. Investeringer og den dermed forbundne drift finansieres gennem salg af ledige arealer og kommercielle ejendomme og via eventuel offentlig eller privat medfinansiering. DSB har givet tilsagn om finansiering af 720 mio. kr. DSB har pr. 31. december 2014 solgt ledige arealer med en avance på 498 mio. kr. (2013: 354 mio. kr.) og har investeret og afholdt omkostninger til drift for i alt 259 mio. kr. (2013: 178 mio. kr.).

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd og ansatte på tjenestemandslignende vilkår til staten, opgjort som en procentdel af den pensionsgivende løn til dækning af statens pensionsforpligtelse overfor tjenestemænd. Ved pensionering overtager staten endeligt pensionsforpligtelsen. Bidragsprocenten for de løbende pensionsbidrag er baseret på forudsætninger om rente, forventet pensionsalder, lønudvikling og dødelighed mm. Afvigelser fra disse forudsætninger kan under visse omstændigheder medføre en efterregulering af bidragene i form af en yderligere betaling til eller fra staten på pensioneringstidspunktet. Bidragssatsen udgør 26 procent.

DSB har en forpligtelse til at betale rådighedsløn i tre år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag jf. tjenestemandsslovens §32. DSB har endvidere en forpligtelse overfor Moderniseringsstyrelsen til at betale pensionsomkostninger til tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år.

Der foreligger mellem DSB og minoritetsanpartshaveren i DSB Øresund Holding ApS en aftale om, at DSB er forpligtet til at erhverve minoritetsanpartshaverens anparter, såfremt minoritetsanpartshaveren ønsker at sælge disse. Dette forudsætter dog opfyldelse af visse kommercielle betingelser. Der er usikkerhed forbundet med forpligtelsens karakter og værdien af optionen ved en eventuel udnyttelse.

DSB er part i et mindre antal verserende sager. Udfaldet af disse sager forventes ikke hverken enkeltvis eller samlet at have væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

Note 29: Nærtstående parter

Nærtstående parter:	Grundlag
Transportministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen og Banedanmark) består af:

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2014	2013
Indtægter		
Indtægter fra trafikkontrakter, netto	4.521	4.453
Bonus vedrørende trafikkontrakter	14	11
Trafikindtægter	6	6
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	220	210
Omkostninger mv.		
Infrastruktur- og kapacitetsafgifter	579	582
Rettidighedsbonus til Banedanmark	-	1
Garantiprovision til den danske stat	18	12
Tilgodehavender		
Tilgodehavende kontraktbetaling	238	77
Forudbetaling		
Forudbetalt kontraktbetaling	245	428

De ovenfor angivne indkøb af ydelser er inklusive den ikke afløftningsberettigede del af købsmomsen.

Transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår, herunder på basis af omkostningsfordeling. Transaktionerne er oplyst som følge af deres særlige karakter.

Note 30: Regnskabsmæssig behandling af kompensation fra AnsaldoBreda S.p.A.

Aftale indgået maj 2009:

DSB indgik i 2009 en aftale med AnsaldoBreda vedrørende kompensation i forbindelse med aftale om leverance af IC4- og IC2-togsæt. Den samlede kompensation udgør 2.250 mio. kr. Heraf er 1.750 mio. kr. modtaget kontant i perioden 2005 til 2010. De resterende 500 mio. kr. vedrører rabat ved køb af reservedele og ydelser fra AnsaldoBreda. Denne option er udløbet i 2013.

Ultimo 2014 indgår periodisering vedrørende meromkostninger til leje af erstatningsmateriel med i alt 0 mio. kr. (2013: 18 mio. kr.). Den samlede positive driftspåvirkning i form af kompensation vedrørende leje af erstatningsmateriel udgør i 2014 i alt 18 mio. kr. (2013: 65 mio. kr.).

Aftale indgået i december 2012:

DSB indgik i december 2012 aftale med AnsaldoBreda vedrørende yderligere kompensation i forbindelse med aftale om leverance af IC4- og IC2-togsæt. Aftalen betyder, at DSB opgav muligheden for at opkræve den i 2009-aftalen aftalte "Liquidated Damages Compensation". DSB opnår til gengæld en kompensation i form af rabat fra AnsaldoBreda på fremtidige betalinger for ydelser aftalt i december 2012. Hertil kommer, at DSB har modtaget alle de bestilte togsæt med undtagelse af et IC4-togsæt, hvor DSB har modtaget dels tilbagebetaling af det forudbetalte beløb dels en kompensation i henhold til det aftalte.

Den i 2014 opnåede rabat har reduceret anskaffelsessummen for IC4- og IC2-togsæt, bortset fra en andel svarende til de afholdte finansieringsomkostninger, og som er indregnet under renteindtægter med i alt 0 mio. kr. (2013: 10 mio. kr.).

Note 31: Regnskabsmæssig usikkerhed vedrørende hensættelser relateret til DSB Øresund samt vedrørende rejsekortet

Hensættelser relateret til DSB Øresund

Der er foretaget hensættelse på 66 mio. kr. i DSB Øresund A/S, der er ejet af DSB med 70 procent og FirstGroup plc. med 30 procent igennem DSB Øresund Holding ApS. Den resterende del af hensættelsen vedrørende tabsgivende kontrakt i den tilknyttede virksomhed DSB Øresund A/S forventes realiseret inden udgangen af 2015, hvor DSB Øresunds operatørkontrakt udløber. Hensættelsen er behæftet med usikkerhed og er opgjort på grundlag af tilbundsående analyser af DSB Øresunds økonomi og forretningsplaner.

Den samlede resultateffekt i DSB's koncernregnskab, efter elimineringer er foretaget, er opgjort til 29 mio. kr., jf. note 21.

Det er ledelsens vurdering, at der med hensættelsen er foretaget en passende reservation, og der forventes ikke yderligere negativ påvirkning herfra.

Regnskabsmæssige vurderinger vedrørende rejsekortet

Der er i 2014 foretaget en revurdering af den forventede brugstid for udstyr og software mv. relateret til de i DSB aktiverede omkostninger vedrørende rejsekortet. I den forbindelse er den forventede brugstid for alt udstyr reduceret til 5 år og alt software/strategiske udviklingsprojekter til 3 år mod tidligere 5-10 år for begge kategorier af aktiver. I den forbindelse er foretaget reklassifikation af visse aktiverede omkostninger fra Materielle anlægsaktiver til Immaterielle anlægsaktiver. Der er endvidere foretaget en revurdering af de aktiverede omkostninger, hvilket har medført nedskrivninger i 2014 i DSB. Revurderingerne af de aktiverede omkostninger har også indvirkning på det indregnede resultat for Rejsekort A/S, der i DSB behandles som en associeret virksomhed og således indregnes efter den indre værdis metode baseret på de af DSB anvendte regnskabsprincipper mv.

Revurderingerne er foretaget ud fra ledelsens opdaterede forventninger til den fremtidige brug af udstyr og software mv. og er baseret på tilgængelige oplysninger. De af ledelsen foretagne regnskabsmæssige skøn er behæftet med usikkerhed. Det er ledelsens vurdering, at de foretagne skøn er rimelige og relevante.

Den samlede regnskabsmæssige indvirkning af fremrykkede afskrivninger samt nedskrivninger i 2014 er en yderligere omkostning på 256 mio. kr. før skat. Ændringerne påvirker også regnskabsårene 2015-2017.

Note 32: Segmentoplysninger - primært segment

Segmentoplysninger afgives for forretningssegmenter, svarende til opdelingen i væsentlige geografiske og forretningsmæssige enheder. Segmentoplysningerne følger DSB's regnskabspraksis, risici og interne ledelsesrapportering.

I DSB-koncernen er der foretaget eliminering for interne transaktioner.

Beløb i mio. kr.	Fjern- & Regionaltog ¹⁾	S-tog	Øresund	Vedligehold ²⁾	Kort & Godt	Øvrige inkl. elimineringer	Udland ³⁾	DSB-koncernen
2014								
Passagerindtægter	3.677	1.509	-	-	-	-	-	5.186
Indtægter fra trafikkontrakter	2.976	1.118	467	-	-	1	332	4.894
Salg af kioskvarer mv.	6	-	-	-	950	-142	-	814
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	80	-	276	2.000	-	-2.086	-	270
Udlejning af togmateriel	-	-	-	-	-	227	-	227
Nettoomsætning	6.739	2.627	743	2.000	950	-2.000	332	11.391
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	802	85	42	26	8	335	83	1.381
Indtægter i alt	7.541	2.712	785	2.026	958	-1.665	415	12.772
Omkostninger i alt	6.149	1.351	853	1.890	897	-2.210	393	9.323
Resultat før af- og nedskrivninger	1.392	1.361	-68	136	61	545	22	3.449
Af- og nedskrivninger	1.259	660	-	47	2	267	12	2.247
Resultat af primær drift	133	701	-68	89	59	278	10	1.202
Finansielle poster, netto	-272	-101	1	0	-6	-155	1	-532
Resultat før skat	-139	600	-67	89	53	123	11	670
2013								
Passagerindtægter	3.606	1.366	-	-	-	-	-	4.972
Indtægter fra trafikkontrakter	2.834	1.154	507	-	-	-1	476	4.970
Salg af kioskvarer mv.	30	-	-	-	976	-153	-	853
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	80	-	313	1.926	-	-1.984	-	335
Udlejning af togmateriel	-	-	-	-	-	226	-	226
Nettoomsætning	6.550	2.520	820	1.926	976	-1.912	476	11.356
Andre driftsindtægter og arbejde udført for egen regning	809	76	26	42	14	-45	62	984
Indtægter i alt	7.359	2.596	846	1.968	990	-1.957	538	12.340
Omkostninger i alt	6.235	1.422	896	1.875	939	-2.316	507	9.558
Resultat før af- og nedskrivninger	1.124	1.174	-50	93	51	359	31	2.782
Af- og nedskrivninger	963	597	-	47	4	250	31	1.892
Resultat af primær drift	161	577	-50	46	47	109	0	890
Finansielle poster, netto	-300	-123	1	-1	-6	-76	1	-504
Resultat før skat	-139	454	-49	45	41	33	1	386

¹⁾ Fjern- & Regionaltog er ændret med henblik på i højere grad at afspejle forretningsområdet. Ændringen, der blandt andet har betydet, at Udlejning af togmateriel er flyttet til Øvrige inkl. elimineringer, er påvirket af skøn.

²⁾ DSB har overdraget klargøringsaktiviteterne til DSB Vedligehold. Overdragelsen har påvirket nettoomsætning og omkostninger væsentligt, og i konsekvens heraf er sammenligningstallene korigeret.

³⁾ Omfatter aktiviteter i Sverige og Tyskland.

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2014				2013			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passagerindtægter	1.204	1.292	1.225	1.465	1.183	1.316	1.188	1.285
Indtægter fra trafikkontrakter	1.222	1.216	1.217	1.239	1.224	1.248	1.219	1.279
Salg af kioskvarer mv.	193	220	202	199	197	228	216	212
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	67	69	69	65	69	79	75	112
Udlejning af togmateriel	58	56	56	57	55	57	58	56
Nettoomsætning	2.744	2.853	2.769	3.025	2.728	2.928	2.756	2.944
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	157	139	122	171	125	107	134	149
Andre driftsindtægter	120	237	247	188	105	101	107	156
Indtægter i alt	3.021	3.229	3.138	3.384	2.958	3.136	2.997	3.249
Omkostninger i alt	2.275	2.287	2.337	2.424	2.364	2.314	2.362	2.518
Resultat før af- og nedskrivninger	746	942	801	960	594	822	635	731
Af- og nedskrivninger	484	499	482	782	455	458	457	522
Resultat af primær drift	262	443	319	178	139	364	178	209
Finansielle poster, netto	-118	-121	-129	-164	-135	-128	-114	-127
Resultat før skat	144	322	190	14	4	236	64	82
Periodens resultat	101	240	135	6	-7	191	156	143
Egenkapital i alt	5.990	6.222	6.337	6.301	5.188	5.521	5.677	5.917
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	27,2	33,0	28,9	31,7	21,8	28,1	23,0	24,8
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	6,8	15,7	8,6	0,4	-0,5	14,3	11,1	9,9
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	4,4	8,0	5,9	3,3	2,2	6,8	5,8	5,6

Andre hovedtal					
Antal rejser (tus.)	2010	2011	2012	2013	2014
Øst	23.891	24.197	24.534	24.082	24.318
Vest	14.425	15.207	16.285	17.125	17.618
Øst – Vest	8.370	8.652	9.027	9.001	8.877
Øvrige ¹⁾	1.155	1.135	1.003	988	982
Fjern- & Regionaltogstrafik	47.841	49.191	50.849	51.196	51.795
S-tog	92.995	103.771	106.157	109.242	111.683
DSB Øresund (ekskl. elimineringer)	25.286	24.632	25.059	25.837	26.695
Danske aktiviteter i alt	166.122	177.594	182.065	186.275	190.173
DSBFirst Sverige ²⁾	28.145	24.864	-	-	-
Elimineringer	-10.429	-10.267	-	-	-
Roslagsbanan ³⁾	10.038	9.859	11.000	-	-
Krösatåg ⁴⁾	70	828	1.094	1.194	207
Västtrafik ⁵⁾	635	12.403	4.199	-	-
Upptåget ⁶⁾	-	2.275	4.800	4.800	4.848
VIAS ⁷⁾	1.600	4.000	4.120	4.204	4.246
Udenlandske aktiviteter i alt (inkl. elimineringer)	30.059	43.962	25.213	10.198	9.301
Togrejser i alt	196.181	221.556	207.278	196.473	199.474
Personkilometer (mio.)	2010	2011	2012	2013	2014
Øst	1.051	1.125	1.152	1.128	1.136
Vest	923	938	985	1.007	1.016
Øst – Vest	2.039	2.122	2.197	2.182	2.148
Øvrige ¹⁾	171	130	151	154	150
Fjern- & Regionaltogstrafik	4.184	4.315	4.486	4.471	4.450
S-tog	1.108	1.241	1.265	1.283	1.315
DSB Øresund	506	493	501	517	534
Danske aktiviteter i alt	5.798	6.049	6.252	6.271	6.299
DSBFirst Sverige ²⁾	1.329	1.174	-	-	-
Roslagsbanan ³⁾	127	125	129	-	-
Krösatåg ⁴⁾	3	90	94	94	16
Västtrafik ⁵⁾	19	2.347	794	-	-
Upptåget ⁶⁾	-	148	312	201	203
VIAS ⁷⁾	34	124	124	124	125
Udenlandske aktiviteter i alt	1.512	4.008	1.453	419	344
Personkilometer i alt	7.310	10.057	7.705	6.690	6.643

¹⁾ Øvrige er inklusive IC Bornholm og International.

²⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

³⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁴⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁵⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁶⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁷⁾ Fra 1. april 2010.

Andre hovedtal (fortsat)

Antal togkilometer i alt (1.000 km)	2010	2011	2012	2013	2014
Øst	8.132	8.029	7.889	7.752	8.128
Vest	9.214	8.909	9.222	8.947	8.318
Fjerntrafik ¹⁾	19.251	19.931	19.102	19.910	20.338
Internationale tog ²⁾	1.328	1.325	1.369	1.373	1.240
Fjern- & Regionaltogstrafik	37.925	38.194	37.582	37.982	38.024
S-tog	14.661	15.180	15.521	15.833	16.075
DSB Øresund	4.708	4.782	4.334	4.772	4.658
Danske aktiviteter i alt	57.294	58.156	57.437	58.587	58.757
DSBFirst Sverige ³⁾	11.608	10.483	-	-	-
Roslagsbanan ⁴⁾	2.824	3.034	3.100	-	-
Krösatåg ⁵⁾	120	2.200	2.460	2.364	394
Västtrafik ⁶⁾	524	8.800	3.667	-	-
Upptåget ⁷⁾	-	1.423	2.866	2.990	2.990
VIAS ⁸⁾	1.770	4.276	4.400	4.400	4.400
Udenlandske aktiviteter i alt	16.846	30.216	16.493	9.754	7.784
Togkilometer i alt	74.140	88.372	73.930	68.341	66.541

¹⁾ Fjerntrafik i Danmark er inkl. IC Bornholm i Danmark.

²⁾ Internationale tog i Danmark, IC Bornholm i Sverige og chartertog i udlandet.

³⁾ Veolia er ny operatør pr. 11. december 2011.

⁴⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁵⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁶⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012.

⁷⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁸⁾ Fra 1. april 2010.

Andre hovedtal (fortsat)

Materiel i drift ^{1,2,3)}	2010	2011	2012	2013	2014
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IC4-togsæt ²⁾	33	55	70	82	82
IC2-togsæt ²⁾	-	-	9	23	23
IR4-togsæt	24	24	24	24	24
Øresunds-togsæt ³⁾	1	1	1	1	1
MR-togsæt	65	65	65	53	53
Leasede Desiro-togsæt	12	12	12	12	12
Desiro-togsæt	-	8	8	4	4
Desiro-togsæt udlånt af Transportministeriet	-	-	-	4	4
Leasede ICE-TD	13	13	13	13	13
DSB Øresund - Øresundstogsæt ⁴⁾	91	97	111	111	111
DSB Øresund, IR4-togsæt	20	20	20	20	20
Diesellokomotiver - ME	36	36	36	33	33
Ellokomotiver (EA)	6	6	6	6	6
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Roslagståg - Eltogsæt	33	30	30	-	-
Krösatåg - Dieseltogsæt	15	16	13	13	-
Krösatåg - Eltogsæt	-	-	4	4	-
Västtrafik - Eltogsæt	60	63	-	-	-
Upptåget - Eltogsæt	-	11	11	11	12
VIAS - Eltogsæt	43	43	45	45	45
Rangerlokomotiver/traktorer	16	16	16	14	14
Lejede dobbeltdækkervogne	112	112	112	67	67
Doppeltdækkervogne	-	-	-	46	46

¹⁾ Materielbeholdning, som indgår i DSB-koncernens løbende drift ultimo året.

²⁾ Antal togsæt leveret fra AnsaldoBreda.

³⁾ IC Bornholm.

⁴⁾ De 111 togsæt består af 34 togsæt anvendt i Danmark og 77 togsæt i en fælles pulje, som deles af Veolia og DSB. Driften er delt ved landegrænsen.

Andre hovedtal (fortsat)

Antal kørte kilometer mellem hændelser ¹⁾ (1.000 km)	2010	2011	2012	2013	2014
IC3-togsæt	32,8	34,5	57,4	52,9	54,3
IC4-togsæt	1,8	1,8	3,6	4,5	6,5
IR4-togsæt (ER DSB)	13,2	19,2	21,8	22,8	25,4
Øresunds-togsæt	23,0	31,1	34,0	32,0	36,6
MR-togsæt	18,1	18,7	20,1	20,3	21,2
Desiro-togsæt	12,2	16,0	12,4	15,3	26,6
Diesellokomotiver - ME	6,8	12,7	26,2	32,7	32,2
Ellokomotiver (EA)	3,7	11,2	15,3	21,6	-
S-tog	10,6	14,8	16,0	20,5	19,9

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse på henholdsvis mere end 5,59 minutter for Fjern- & Regionaltog, mere end 2,29 minutter for S-tog og 4,59 minutter for Øresund.

Antal kørte kilometer mellem nedbrud ¹⁾ (1.000 km)	2010	2011	2012	2013	2014
IC3-togsæt	368,2	338,4	804,6	663,9	489,1
IC4-togsæt	17,1	15,2	53,2	57,1	60,8
IR4-togsæt (ER DSB)	81,6	127,2	129,0	140,8	172,0
Øresunds-togsæt	86,3	118,8	162,1	169,3	208,8
MR-togsæt	187,0	112,3	232,8	185,2	139,5
Desiro-togsæt	89,1	117,4	96,3	92,0	174,3
Diesellokomotiver - ME	23,0	41,0	95,5	116,9	121,6
Ellokomotiver (EA)	17,0	257,4	114,5	79,3	-

¹⁾ En hændelse på togmateriellet, som forårsager, at en planlagt togafgang ikke gennemføres eller udsættes på en station / strækning på grund af en teknisk fejl på togmateriellet.

Andre hovedtal (fortsat)

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2010	2011	2012	2013	2014
DSB inkl. Ejendomsudvikling	5.881	4.621	4.314	4.085	3.931
-heraf sociale kapitel ¹⁾	117	131	151	173	161
S-tog	1.339	974	872	731	711
-heraf sociale kapitel ¹⁾	15	13	13	10	17
Kort & Godt A/S	738	770	736	698	649
-heraf sociale kapitel ¹⁾	16	12	10	12	14
DSB Vedligehold A/S	-	1.632	1.709	1.683	1.647
-heraf sociale kapitel ¹⁾	-	26	34	38	44
DSB Øresund A/S	514	404	355	368	319
Danske aktiviteter i alt	8.472	8.401	7.985	7.565	7.257
DSBFirst Sverige AB ²⁾	522	516	-	-	-
DSB Sverige AB	49	69	15	7	-
Roslagståg AB ³⁾	261	278	288	5	-
-heraf sociale kapitel ¹⁾	3	1	1	1	-
Krösatåg ⁴⁾	4	94	101	100	29
Västtrafik ⁵⁾	14	379	174	26	-
Upptåget ⁶⁾	-	40	76	85	92
VIAS ⁷⁾	61	178	179	189	186
Øvrige	66	85	-	-	-
Udenlandske aktiviteter i alt	977	1.639	833	412	307
DSB-koncernen i alt	9.449	10.040	8.818	7.977	7.564

¹⁾ Det sociale kapitel omfatter ordninger såsom fleksjob, skånejob, revalidering, delpension og -efterløn, som blev indført i 1996 med henblik på at fremme beskæftigelsen på det statslige arbejdsmarked for personer med nedsat arbejdsevne i Danmark.

²⁾ Den svenske del af Øresundstrafikken blev overtaget af Veolia pr. 11. december 2011. Den danske del af Øresundstrafikken opereres herefter af DSB Øresund.

³⁾ Arriva er ny operatør pr. 7. januar 2013.

⁴⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. Driften er overdraget til Veolia pr. 1. marts 2014.

⁵⁾ DSB overtog driften pr. 12. december 2010. SJ er ny operatør af Västtrafikken pr. 1. maj 2012. Indtil 1. september 2013 varetoget DSB driften af DSB försäljningsservice Väst.

⁶⁾ Driften blev overtaget pr. 12. juni 2011.

⁷⁾ Fra 1. april 2010.

Forhandlingsberettiget organisation (antal ansatte – ultimo året)	2010	2011	2012	2013	2014
AC	502	490	421	442	427
Individuel	216	217	206	196	210
DJ	4.293	4.231	4.032	3.904	3.776
FO DSB	1.073	1.163	1.130	1.095	1.055
HK	2.603	2.523	2.294	2.252	2.087
Øvrige	226	154	97	55	58
I alt	8.913	8.778	8.180	7.944	7.613

Medarbejdergruppe - ansættelsesform (antal ansatte – ultimo året)	2010	2011	2012	2013	2014
Kontraktansatte	216	217	206	196	210
Overenskomstansatte	5.173	5.263	4.912	4.775	5.004
Timelønnede	510	403	431	498	35
Tjenestemænd	3.014	2.895	2.631	2.475	2.364
I alt	8.913	8.778	8.180	7.944	7.613

Andre hovedtal (fortsat)

Antal betjente jernbanestationer	2010	2011	2012	2013	2014
Fjerntogsstationer, inkl. fællesstationer	155	155	155	158	158
S-tog inkl. fællesstationer	85	85	85	85	85
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-9	-9	-9	-9	-9
S-tog ekskl. fællesstationer	76	76	76	76	76
Stationer i Sverige betjent af Roslagsbanan	38	38	38	-	-
Stationer i Sverige betjent af DSBFirst	42	-	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Krösatåg	48	48	50	50	-
Stationer i Sverige betjent af Västtrafik	98	98	-	-	-
Stationer i Sverige betjent af Upptåget	-	16	19	19	17
Stationer i Tyskland betjent af VIAS	63	63	63	63	63
Antal betjente jernbanestationer i alt	520	494	401	366	314
Km bane som betjenes af DSB i Danmark	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668
Km bane som betjenes af DSB i Sverige	2.301	1.787	750	685	180
Km bane som betjenes af DSB i Tyskland	979	979	979	979	979

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med 'Anbefalinger & Nøgletal 2010' fra Den Danske Finansanalytikerforening.

Indtjeningsgrad (EBITDA margin) = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / nettoomsætning

Overskudsgrad (EBIT margin) = resultat af primær drift x 100 / nettoomsætning

Egenkapitalforrentning (ROE) = årets resultat x 100 / gennemsnitlig egenkapital

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig egenkapital + gennemsnitlig netto rentebærende gæld)

Gearing = netto rentebærende gæld / resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = egenkapital x 100 / balancesum

Rentedækning = (resultat af primær drift + finansielle indtægter) / finansielle omkostninger

"DSB's samfundsansvar er indarbejdet i den måde, vi arbejder på – i vores politikker, processer og praksis og i vores indkøb, miljøhensyn og økonomi",
Stig Pastwa, konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

Samfundsansvar

DSB's formål er at bidrage til bæredygtig vækst og mobilitet gennem pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

Målet er at skabe bedre sammenhæng i Danmark – hele vejen rundt. Sammenhæng mellem A og B. Mellem by og land. Mellem arbejde og hjem. Mellem Mormor og Viktor. Men også sammenhæng mellem vores udgifter og indtægter. Løfter og leverancer. Mellem sorte og grønne tal, samarbejdspartnere og forskellige transportformer.

Sådan lyder DSB's grundfortælling om DSB's formål. DSB's aktiviteter på området for samfundsansvar understøtter DSB's formål ved at bidrage til at skabe sammenhæng og sikre, at DSB er en miljøvenlig og pålidelig virksomhed.

Med det fokus er DSB's aktiviteter på Samfundsansvarsområdet blevet bearbejdet i løbet af 2014.

Rammer & måling

DSB's samfundsansvar er indarbejdet i den måde, vi arbejder på – i vores politikker, processer og praksis og i vores indkøb, miljøhensyn og økonomi. DSB har en etisk politik, hvoraf det fremgår, at DSB vil efterleve FN Global Compact's 10 universelle principper med fokus på menneskerettigheder og arbejdsrettigheder. DSB arbejder som en integreret del af miljøpolitikken aktivt med at mindske virksomhedens klimapåvirkning.

DSB følger og måler danskernes opfattelse af vores samfundsansvarlighed i omdømmemålingen Reprack, hvor dimensionen "samfundsansvar" bliver målt på spørgsmål om "positiv indflydelse på samfundet", "miljømæssig ansvarlig" og "støtter gode formål".

DSB's samfundsansvar (Reprack)

Overordnet Skala 0-100	2011	2012	2013	2014
Samfundsansvar	56	54	51	54

Medlemskaber & samarbejdspartnere

DSB har siden 2009 været tilsluttet FN Global Compact, og bidrager til arbejdet både økonomisk og ved årligt at rapportere om fremskridt i arbejdet.



DSB viser også sit samfundsansvar gennem en række samarbejder med foreninger, som har et samfundsgavnligt formål. DSB har udvalgt disse ud fra en vurdering af, om de bidrager til samfundsopgaver, der er tæt tilknyttet DSB's kerneopgave – at køre tog.

DSB samarbejder blandt andet med Natteravnene, der består af mindst 5.000 frivillige voksne, som færdes i byernes natteliv med det formål at være gode rollemodeller, medvirke til at skabe større tryghed og hjælpe børn og unge til øget livsglæde og integration. DSB og Natteravnene har siden 2008 været samarbejdspartnere og udover at støtte Natteravnene økonomisk, kan de køre gratis med alle DSB-tog, når de udfører deres frivillige arbejde. DSB er medlem af bestyrelsen i Fonden for Socialt Ansvar, som står bag Natteravnene.

Hjælpeorganisationerne i Danmark er også nogle af de foreninger, som DSB samarbejder med. Således giver DSB årligt en række hjælpeorganisationer lov til at samle ind til deres godgørende formål og dele materiale ud til DSB's kunder på stationerne. Det er organisationer som Danmarks Indsamlingen (DR og 12 af Danmarks største humanitære organisationer), Folkekirkens Nødhjælp, Kræftens Bekæmpelse, Mellemfolkeligt Samvirke, Red Barnet, Dansk Røde Kors, Dansk Flygtningehjælp og Verdens Bedste Nyheder.

Når der er valg i Danmark støtter DSB ligeledes op om den demokratiske proces ved at give de opstillede partier og kandidater tilladelse til at dele materiale ud på stationerne i perioden op til valget.

DSB's samfundsansvar kommer ikke kun til udtryk i den måde, vi selv arbejder på, men også i de krav vi stiller til vores leverandører.

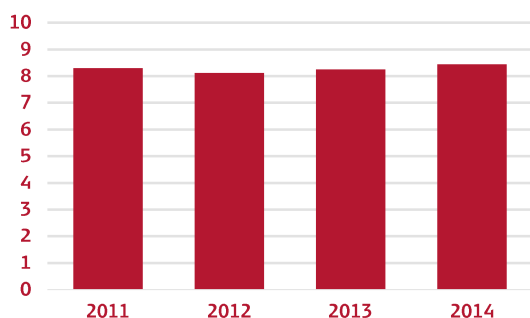
DSB's etiske regelsæt stiller krav til leverandørerne om at overholde nationale og internationale regler om børnearbejde, sikkerhed og arbejdsmiljø, diskrimination, tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft, korruption og bestikkelse samt miljø.

DSB sikrer i forbindelse med udbudsprocessen, at strategiske leverandører prækvalificeres og bliver gjort bekendt med vores etiske regelsæt. Vi forventer, at leverandørerne overholder og handler i overensstemmelse med disse grundlæggende principper.

Sikkerhed & tryghed

Figur 1: Tilfredshed med tryghed i toget

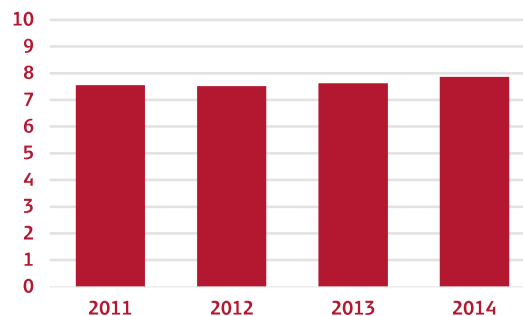
Skala 0-10



DSB har opsat cirka 1.900 kameraer på 131 stationer og 3.824 i S-togene, som bidrager til at skabe tryghed for DSB's kunder og medarbejdere. Kameraerne bliver blandt andet brugt til at tilkalde politi og ekstra personale, når der opstår situationer, som kræver det, og til at hjælpe politiet med at opklare sager såsom hærværk, vold, lommetyverier mv. I 2014 har DSB's overvågningscentral i 851 tilfælde bidraget til politiets opklaringsarbejde og indgået en landsdækkende samarbejdsaftale med Rigspolitiet om anvendelse af video m.m. i forbindelse med politiets efterforskning ved påkørsler og efterforskning.

Figur 2: Tilfredshed med tryghed på stationen

Skala 0-10

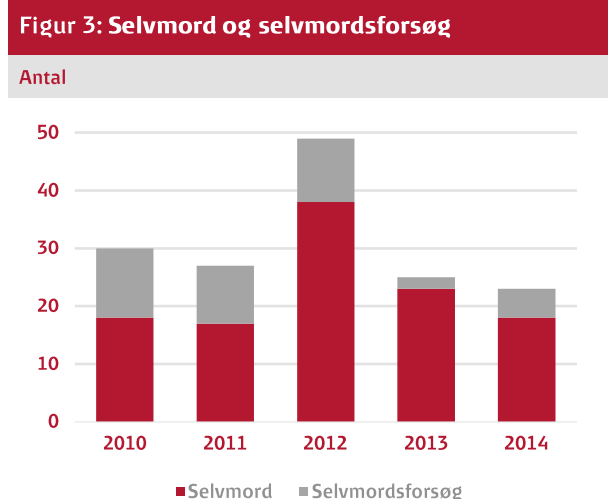


DSB og TrygFonden indgik i 2014 et femårigt samarbejde, som betyder, at der opsættes hjertestartere på 65 udvalgte togstationer i hele landet hen over en 3 årige periode. I 2014 er der opsat hjertestartere på 17 stationer. TrygFonden uddanner i første omgang medarbejdere på stationerne. Samtidig udstyres 520 togsæt med hjertestartere. Opsætningen af hjertestartere i togene påbegyndtes i 2014. TrygFonden vil også uddanne supervisorer i togene, således at medarbejdere fra DSB er uddannet i hjerter-lungeredning og brugen af hjertestarteren.

DSB bruger hvert år store beløb på at bekæmpe graffiti for blandt andet at skabe pæne miljøer og øge kundernes tryghedsfølelse. I starten af 2014 fik DSB rensat alle stationer i hovedstadsområdet helt fri for graffiti – en såkaldt nul-stilling – som mærkbart har været med til at forebygge omfanget af ny graffiti på de storkøbenhavnske stationer. I 2014 blev Kystbanen omfattet af en ugentlig afrensningsordning. Derudover støttede DSB digitalisering af undervisningsmateriale til Folkeskolerne om graffiti.

Personpåkørsler i forbindelse med selvmord og selvmordsforsøg er desværre en tilbagevendende begivenhed for DSB. Udover at være en tragisk hændelse for de påkørte og deres familier, påvirker det også DSB's kunder og medarbejdere med togaflysninger og forsinkelser og krisehjælp til lokomotivførere samt andre medarbejdere og kunder, som har været

vidne til påkørslen. I 2014 var der fem færre selvmord end i 2013.



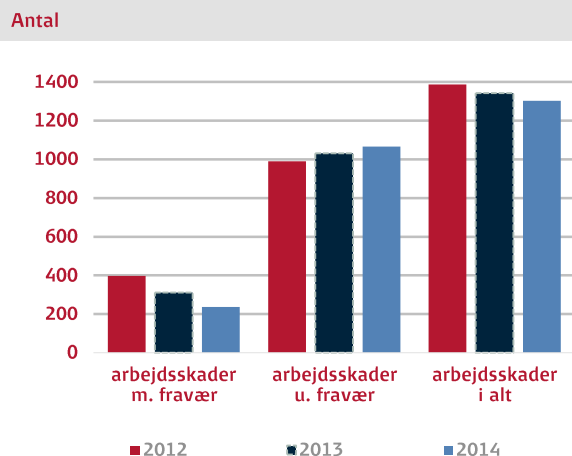
Arbejdsmiljø

DSB er en arbejdsmiljøcertificeret virksomhed certificeret efter OHSAS 18001. For at efterleve standarden skal DSB have et sikkert og sundt arbejdsmiljø gennem løbende udvikling og forbedring. I 2014 blev der gennemført en auditering på tværs af virksomheden. Som nyt selvstændigt auditeringsområde blev der taget stikprøver på det psykiske arbejdsmiljø.

Der blev observeret 8 afvigelser, som alle er gennemarbejdet i separate handlingsplaner med forebyggende og korrigerende handlinger. Afvigelserne er dermed lukket af vores certificeringsbureau Force. Force følger op på gennemførslen af handlingsplanerne i februar 2015.

I forbindelse med eftersyn på et af DSB's ældre lokomotiver blev der fundet asbest i en pakning i motoren. Arbejdet med lokomotivet blev stoppet, asbesten fjernet, og lokomotivet rengjort.

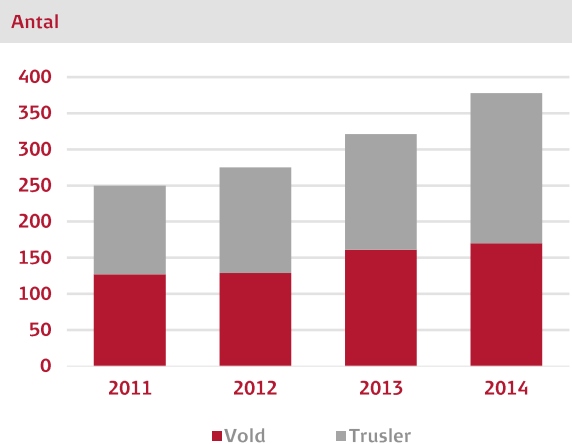
Figur 4: Anmeldte arbejdsskader



DSB's mål for arbejdsmiljøet er at nedbringe antallet af arbejdsulykker og antallet af fraværsdage. Antallet af arbejdsulykker i alt er faldet med 3 procent i 2014. Arbejdsulykker med fravær er faldet med 24 procent, mens der er sket en stigning på 3 procent i antallet af ulykker uden fravær.

Når mange mennesker er samlet på stationer og i togene samt i forbindelse med billetkontrol, sker det, at der opstår uenigheder, som kan eskalere til trusler og vold mod medpassagerer og DSB's personale. I 2014 oplevede DSB's medarbejdere en stigning i antallet af vold og trusler på 18 procent – heraf 6 procent stigning for vold og 30 procent stigning for trusler.

Figur 5: Vold og trusler mod DSB's personale



DSB gør sit yderste for hele tiden at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer. I november 2014 lancerede DSB sammen med Branchearbejdsmiljørådet den landsdækkende kampagne "Vis hensyn" mod vold og trusler over for togpersonalet. Den væsentligste indsats mod vold og trusler sker dog gennem uddannelse af DSB's personale i konflikt-håndtering, samarbejde med politi, dialog med kunderne og med indsættelse af særtog ved særlige begivenheder.

Ved større begivenheder som festivaler og fodboldkampe skal mange ofte feststemte og støjende kunder samme sted hen. Ved en række af disse går DSB ligeledes i dialog med arrangører og kunder om særtog til arrangementerne. Formålet er, at både deltagerne og DSB's øvrige kunder får den bedst mulige tog-tur med så få konflikter som muligt. DSB har togførere, som er særligt uddannet til at håndtere kunderne i fodboldtogene. I 2014 indsatte DSB særlige vogne til fodboldfans på 33 fodboldture med ca. 18.000 fans, der skulle på tværs af landet for at se fodbold. Derudover blev der indsat særlige S-tog til cirka 4.000 fans, når Brøndby og FCK mødte hinanden. Københavner-derbyerne medførte hærverk på S-togene i niveauet 800.000 kr., og i 2014 blev der anmeldt én arbejdsskade forårsaget af en fodboldfan.

DSB gør også en særlig indsats overfor børn i familier, der bor i forskellige dele af landet. DSB har uddannet 70 børneguides, som tager sig af børnene fra afgangsstation til bestemmelsesstation. Til transporten er der reserveret en særlig togvogn, som kun børnene har pladsbillet til. DSB's børneguides tager imod børnene, hjælper dem undervejs og af på den rigtige station. De særlige tog med børneguides kører fredage og søndage samt andre dage op til og i slutningen af helligdagene. I 2014 blev der i alt reserveret 16.850 pladser til de særlige børnevogne.

Tilgængelighed

DSB skal forbedre tilgængeligheden for alle vores kunder og have et særligt fokus på vores kunder med nedsat mobilitet. Derfor ar-

bejder DSB hele tiden med at forbedre tilgængeligheden til vores tog og stationer samt tilbyde kunder med et handicap den nødvendige assistance i forbindelse med deres rejse.

I 2014 udførte DSB 15.500 handicapassistanter og solgte 43.000 ledsagerbilletter mod henholdsvis 18.000 og 42.000 i 2013.

DSB ønsker også at gøre det let tilgængeligt at købe billet til rejsen, og udvikler derfor informations- og billettjenester samt apps til brug for mobiltelefoner, computere udover rejsekortet. For at sikre en høj fortrolighed med nye måder at købe billetter på og få information om rejsen, informerer DSB om tjenesterne både i pjecer og annoncer, på hjemmesider og i kundeservice. Derudover tilbyder DSB kurser, hvor medarbejdere kommer ud og fortæller om, hvordan de forskellige billetkøb fungerer i praksis. Dette sker typisk på biblioteker, i pensionistforeninger og lokale afdelinger af Ældresagen. I 2014 har DSB afholdt 75 kurser om brug af billetsystemerne/rejsekortet.

Mangfoldighed

DSB tror på, at mangfoldighed gør virksomheden stærkere og øger konkurrenceevnen. Det handler blandt andet om den mangfoldighed, virksomheden har i kraft af køn og etnicitet, og om den mangfoldighed DSB udvikler blandt personalet gennem uddannelse og erfaringer. At vi har fokus på at blive bedre til at udnytte hver enkelt medarbejders kompetencer og potentiale fuldt ud, og at vi i højere grad afspejler både de kunder og det arbejdsmarked, som vi lever af.

27 procent af DSB's ansatte er seniorer (+55 år). 248 medarbejdere (3,3 procent) var ved udgangen af 2014 ansat på særlige vilkår som akutjob, fleksjob, jobprøvning, skånejob, delvist syg og §56-sygdom. Og blandt DSB's personale har 7,2 procent af medarbejderne og 4,6 procent af lederne anden etnisk baggrund end dansk.

Ligestilling i ledelsen er en integreret del af DSB's personalepolitik. I DSB's bestyrelse er

33 procent kvinder (medarbejderrepræsentanter er ikke medregnet), mens tallet for direktørkredsen er 13 procent. Blandt alle ledere i DSB er 28 procent kvinder – samme andel, som blandt alle ansatte. DSB's mål for 2016 er, at 33 procent af lederne samlet set er kvinder, fordelt på 25 procent kvinder blandt direktører, 20 procent blandt ledere af en funktion, 30 procent blandt ledere af ledere og 35 procent blandt ledere af medarbejdere. DSB vil blandt andet nå målet ved at stille krav til rekrutteringskonsulenter om kandidater af begge køn og ved at medtænke det underrepræsenterede køn ved efterfølgerplanlægning.

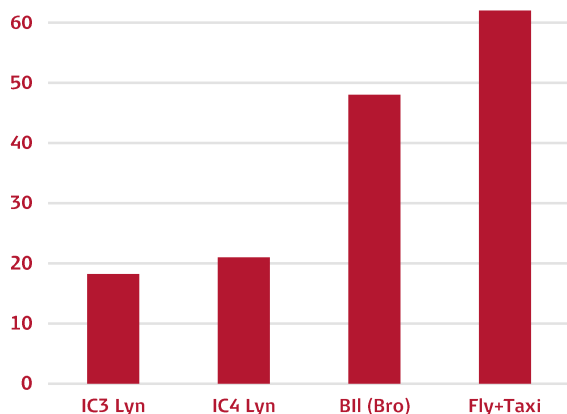
DSB ønsker også at tage et ansvar for at hjælpe unge i job. Det kommer blandt andet til udtryk gennem lærlinge og elevpladser. I 2014 havde DSB 37 elevstillinger.

Miljø & klima

Omkring 90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften, som samtidig er en energigivenlig transportform i forhold til andre transportformer uanset om der er tale om lange rejser eller korte rejser i Hovedstadsområdet.

Figur 6: CO₂-udledning (Aalborg-København)

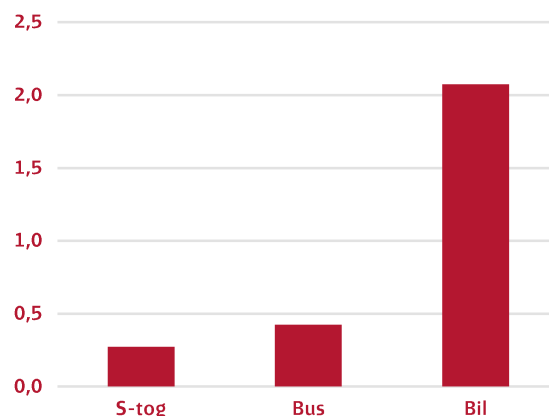
Kg pr. person



Forudsætningerne for sammenligning med andre transportformer findes i DSB's Miljørapport 2014 eller på www.dsb.dk/miljo.

Figur 7: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

Kg pr. person

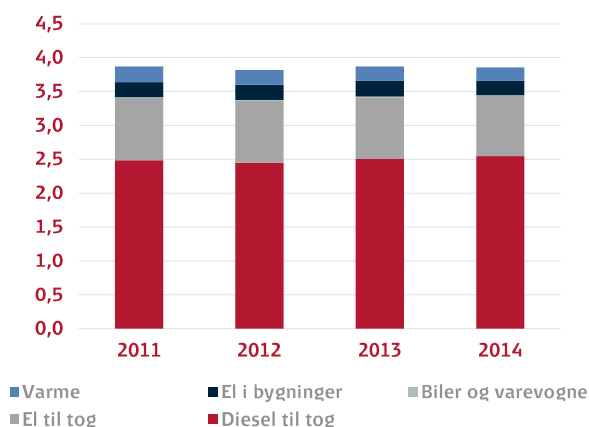


Ikke desto mindre har DSB fortsat fokus på at øge effektiviteten gennem en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer. På længere sigt vil den besluttede elektrificering af hovednettet i Danmark betyde, at togene i højere grad vil kunne køre på vedvarende energi.

DSB har i 2014 vedtaget en ny Miljøpolitik til sikring af det fortsatte fokus på at reducere transportsektorens samlede miljøpåvirkning.

Figur 8: Direkte og indirekte energiforbrug

GJ (mio.)



Energiforbrug til biler og varevogne udgør mindre end 1 procent af DSB's samlede energiforbrug og fremgår derfor ikke af figuren.

DSB's samlede energiforbrug til tog er uændret i forhold til 2013. Dette dækker over en stigning i DSB's dieselforbrug, mens der er tale om et fald i elforbruget.

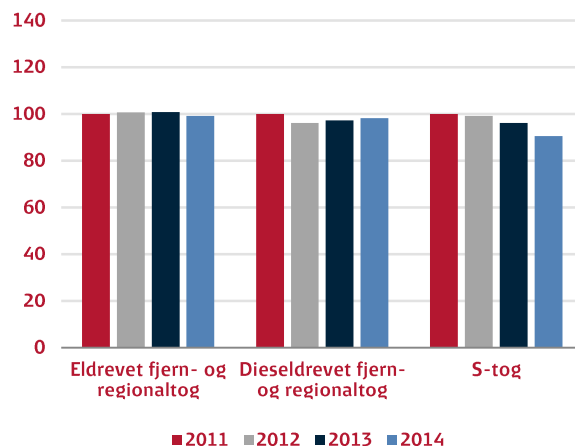
Energiforbruget til virksomheden er faldet med 9 procent, hvilket primært er sket på elforbruget og blandt andet skyldes lukning af Kort&Godt butikker og løbende opsætning af mere LED belysning.

DSB's samlede CO₂-udledning er faldet med ca. 2 procent i forhold til 2013. CO₂-udledningen til toget er uændret, mens den for virksomheden er faldet med 9 procent, hvilket primært skyldes et faldende forbrug af el.

For S-tog er energiforbruget pr. personkilometer faldet med 6 procent. Dette er opnået gennem en vækst i antal personkilometer på 2 procent og et fald i det samlede energiforbrug på 4 procent. Det faldende energiforbrug er opnået på grund af et fald i antal graddage og dermed et mindre energiforbrug til opvarmning.

Figur 9: Udvikling i el- og dieselforbrug pr. personkilometer

Indeks



Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

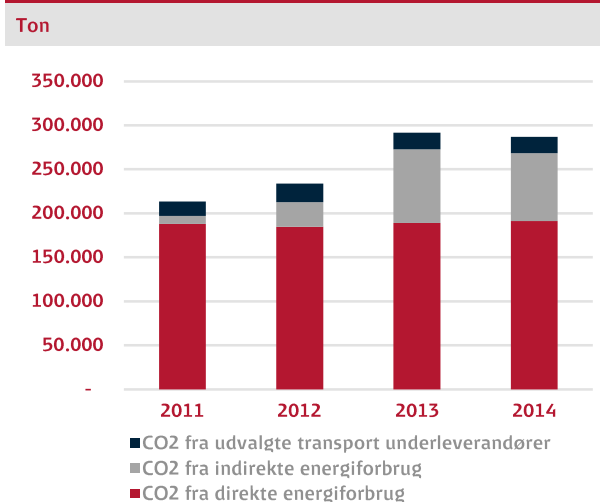
	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	1%	1%	1%
- Eltog	-4%	-2%	-1%
S-tog	-5%	-6%	-6%

DSB arbejder fortsat målrettet på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2014 blandt andet gennemført følgende tiltag:

- Udskiftning af belysningen til LED på en lang række adresser med en forventet årlig besparelse på 400 MWh
- Samling af værksteder og isolering af bygninger.

CO₂-udledningen fra udvalgte underleverandører af transport er stort set uændret i forhold til 2013. Kørslen med erstatningsbusser i forbindelse med sporarbejder er steget med 17 procent. Omvendt er CO₂-udledningen fra skolerejser med bus og/eller færge faldet med 5 procent i forhold til 2013. CO₂-udledning fra transport relateret til virksomheden er faldet med 6 procent, hvilket primært skyldes et fald i antallet af medarbejdere i DSB.

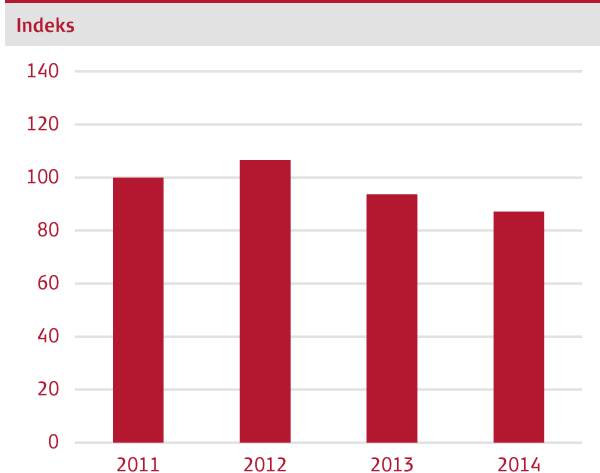
Figur 10: CO₂-udledning fordelt på kilde



Siden 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-beviser for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne fra 2013 og 2014 ikke kan sammenlignes med tidligere års resultater.

Dieselmateriel giver anledning til udledning af partikler og anden påvirkning af luftkvaliteten.

Figur 11: Partikeludledning



Den samlede udledning af partikler fra dieseltogene er faldet med 7 procent i forhold til 2013. Årsagen til dette er den øgede indsættelse af IC4-togsæt, som betyder en mindre anvendelse af de ældre MR-togsæt. Derudover har montering af emissionskit på ME-lokomotiverne også bidraget til reduktionen.

Der har i 2014 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervog-

nene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne. DSB har i sommeren 2014 udskiftet filtrene i vognenes luftindsugning, hvilket har reduceret antal ultrafine partikler med 40 procent inde i vognene.

Personbårne målinger af DSB's medarbejdere i efteråret 2014 viser for høje niveauer af antal ultrafine partikler. Det er både medarbejdere og kunder, som er påvirket af dette.

DSB arbejder målrettet på at reducere påvirkningen gennem tekniske ændringer på ME-lokomotiverne og MR togsæt som de to materieltyper, der giver de største udfordringer.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 237 i 2013 til 195 i 2014.

Klagerne dækker over det samlede antal klager, som DSB har modtaget gennem Kundecentret, direkte til DSB Miljø og gennem Banedanmark. Der er i 2014 ikke noget markant enkeltområde, men der er tale om en bred vifte af forhold, som der klages over. Faldet skyldes blandt andet, at den indvendige støj i IC4 er reduceret.

Renoveringen af Nørreport station blev færdig december 2014, og det nye ventilationsanlæg taget i brug. Banedanmark har brugt efteråret 2014 til at justere anlægget ind, og de foreløbige målinger viser klare forbedringer af luftkvaliteten på perronerne.

Om DSB

Bestyrelse

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet på www.dsb.dk.



Peter Schütze, Formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 1. juni 2011 ved ekstraordinært virksomhedsmøde

Genvalgt som formand den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2015

Formand for bestyrelsen for Copenhagen Business School

Formand for Investeringskomiteen - The Danish Climate Investment Fund

Formand for Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond

Næstformand i bestyrelsen for Simcorp A/S

Næstformand i bestyrelsen for Nordea-Fonden

Medlem af Industrial Board Axcel og Axcel Future

Medlem af bestyrelsen for Bestyrelsesforeningen, Gösta Enboms Fond

Medlem af det Systemiske Risikoråd



Annette Sadolin, Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009

Genvalgt - valgt som næstformand - den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt - valgt som næstformand - den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2015

Formand for bestyrelsen for Østre Gasværk Teater

Medlem af bestyrelsen for DSV A/S

Medlem af bestyrelsen for Topdanmark Forsikring A/S

Medlem af bestyrelsen for Skodsborg Kurhotel og Spa A/S

Medlem af bestyrelsen for Ratons AB, Sverige

Medlem af bestyrelsen for Blue Square Re. N.V.

Medlem af bestyrelsen for Ny Carlsberg Glyptotek

Medlem af bestyrelsen for KNI A/S, Grønland



Lars Andersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 25. juni 1999

Genvalgt den 28. maj 2001 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 27. maj 2003 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 27. april 2005 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 25. april 2007 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 24. april 2008 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 28. april 2009 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2015

Direktør i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Medlem af bestyrelsen for IndustriPension Holding A/S

Medlem af bestyrelsen for Industriens Pensionsforsikring A/S

Medlem af bestyrelsen for Arbejdernes Landsbank A/S



Lilian Merete Mogensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 28. april 2009

Genvalgt den 27. april 2011 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 16. april 2013 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2015

Koncerndirektør i ATP (Administrationsforretningen)

Direktør i Udbetaling Danmark

Medlem af bestyrelsen i Summit Consulting



Helge Israelsen

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 24. april 2012 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 18. marts 2014 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2016



Carsten Gerner

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 24. april 2012 (ordinært virksomhedsmøde)

Genvalgt den 18. marts 2014 (ordinært virksomhedsmøde)

Udløb af valgperiode: 2016

Formand for bestyrelsen for Andresen Towers A/S

Formand for bestyrelsen for Ascendi A/S

Medlem af bestyrelsen for Hempel Fonden

Medlem af bestyrelsen for Hempel Holding A/S

Medlem af revisionsudvalget for Hempel A/S

Medlem af bestyrelsen for Ib Andresen Industri A/S

Medlem af bestyrelsen for DTU Boligfond

**Andreas Hasle**

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 25. juni 1999

Genvalgt den 8. maj 2003 (medarbejdervalg)

Genvalgt den 29. marts 2007 (medarbejdervalg)

Genvalgt den 18. marts 2011 (medarbejdervalg)

Trafikinspektør

Formand for HK Trafik & Jernbane

Formand for bestyrelsen for TS Asia Holding Ltd.

**Hans Christian Kirketerp-Møller**

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 27. april 2011 (medarbejdervalg)

Chefkonsulent

Formand for bestyrelsen for AOF Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk

Medlem af bestyrelsen for Forbundet Arkitekter og Designere

Medlem af bestyrelsen for Design for Alle

Medlem af bestyrelsen for BAR-FOKA

Medlem af bestyrelsen for LBR Gladsaxe

**Preben Steenholdt Pedersen**

Indtrådt i DSB's bestyrelse den 27. april 2011 (medarbejdervalg)

Lokomotivinstruktør

Næstformand for Dansk Jernbaneforbund

Medlem af bestyrelsen for Dan Ejendomsservice A/S

Medlem af bestyrelsen for Tjenestemændenes forsikring

Medlem af bestyrelsen for interesseforeningen

Medlem af bestyrelsen for Forsikringsagenturforeningen afd. 1

Medlem af bestyrelsen for Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Direktion

Direktionens og ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder



Stig Pastwa, Konstitueret administrerende direktør og økonomi-direktør

Formand for bestyrelsen for Christian Olesen & Co. A/S

Formand for bestyrelsen for Allianceplus A/S

Medlem af bestyrelsen for HedeDanmark a/s

Ledelse



Susanne Mørch Koch, Direktør for Kommerciel og Personale

Formand for bestyrelsen for Kort & Godt A/S
Næstformand for bestyrelsen for Rejsekort A/S
Direktør i DSB Rejsekort A/S



Anders Egehus, Direktør for Operation

Formand for bestyrelsen for DSB Småland AB
Formand for bestyrelsen for DSB Sverige AB
Formand for bestyrelsen for DSB Øresund A/S
Medlem af bestyrelsen for DSB Uppland AB
Medlem af bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S
Medlem af bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS



Steen Schougaard Christensen, Administrerende direktør i DSB Vedligehold A/S

Medlem af bestyrelsen for DanPilot



Lars Nordahl Lemvig, Underdirektør Sikkerhed, Beredskab, Arbejdsmiljø & Miljø



Lars Kaspersen, Direktør for Kommunikation & Branding

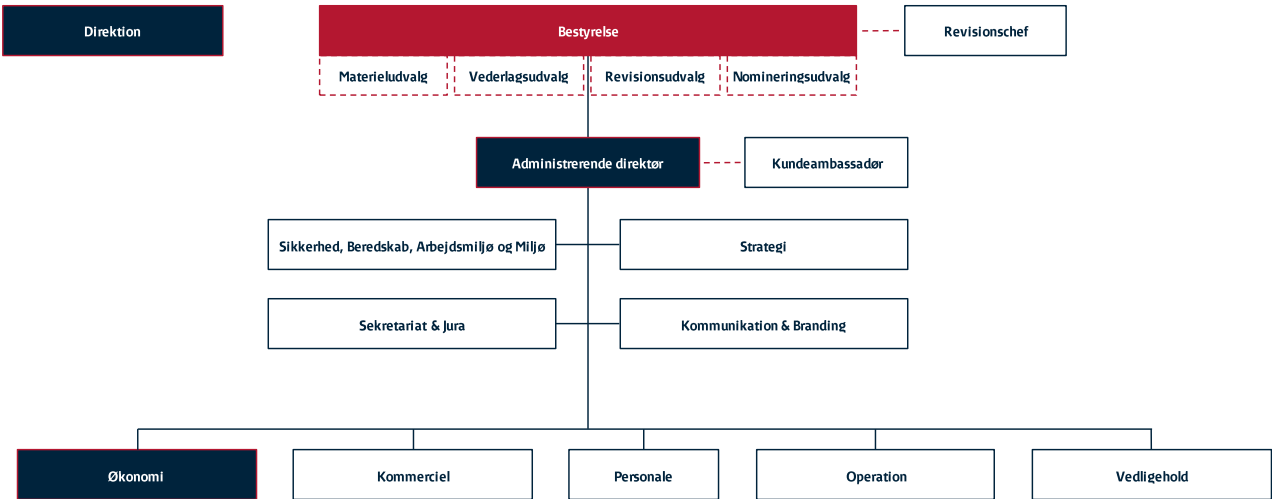
Formand for bestyrelsen i Danmarks Jernbanemuseum



Thomas Thellersen Børner, Direktør for Sekretariat & Jura

Formand for bestyrelsen for DSB Ejendomsudvikling A/S
Formand for bestyrelsen for DSB Vedligehold A/S
Formand for bestyrelsen for DSB Øresund Holding ApS
Formand for bestyrelsen for DSB Rejsekort A/S
Medlem af bestyrelsen for Rejsekort A/S

Organisation



Finanskalender 2015

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2015	12. maj 2015
Halvårsrapport 2015	21. august 2015
3. kvartal 2015	3. november 2015

Publikationer

Årsrapport for 2014 findes på www.dsb.dk

Miljørapport for 2014 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed
ejet af Transportministeriet

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Anders Reinholt

Grafisk design

Kommunikation & Branding

Foto

DSB's Billedarkiv

